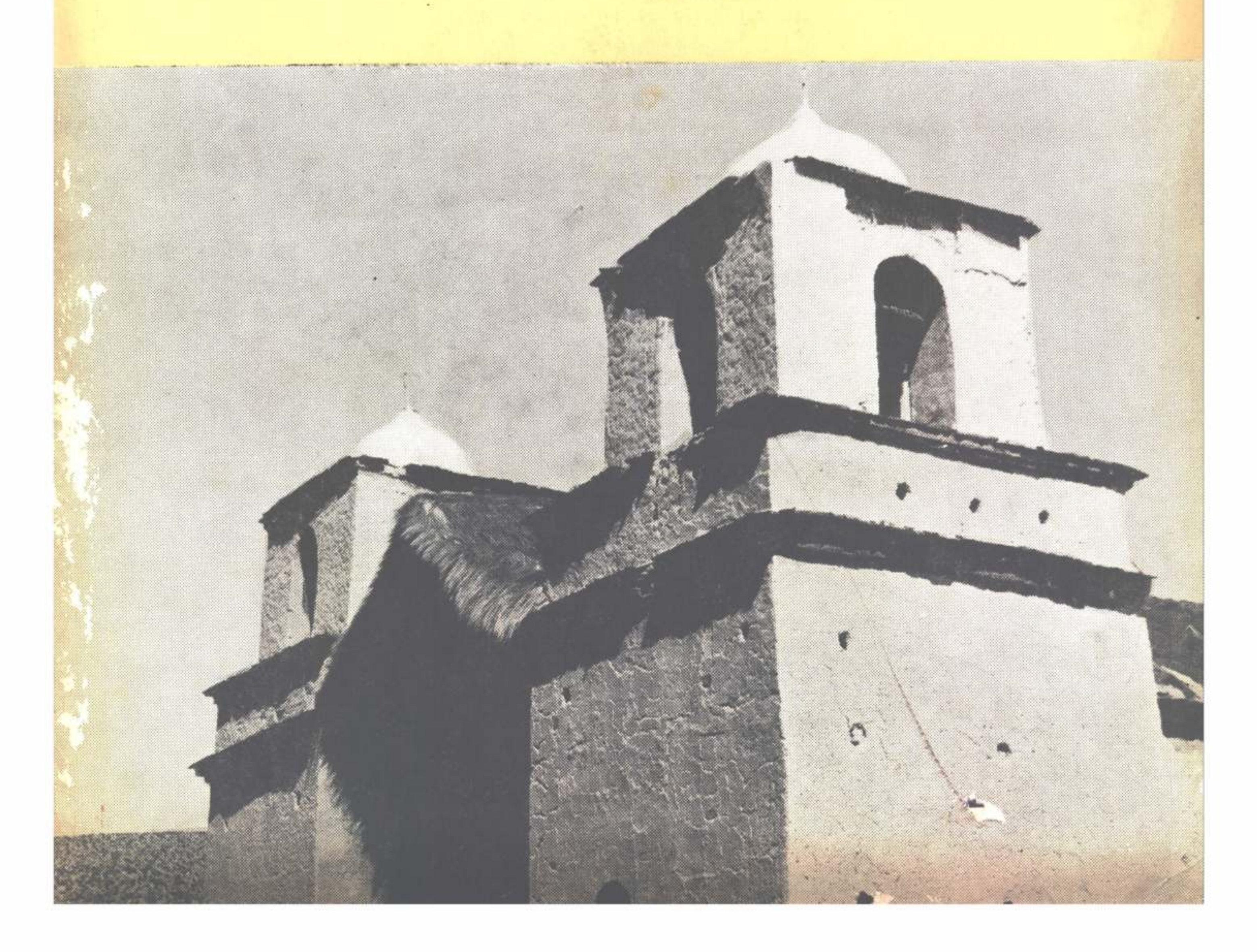
La capilla de Tafna / Una casa blanca en Dolores, de Paul Amette / Transformación de un área suburbana, un artículo de Patricio Randle / Sobre un paraboloide hiperbólico.

nuestra arquitectura

429



SUMA MAS VENTAJAS

EL PISO IGGAM SEKTALON DA MAYOR PROMEDIO DE CUALIDADES EXIGIBLES

Altamente duradero y resistente. Excelente aislante térmico. Absorbe ruidos de impacto. Antideslizante. Suave y mullido al andar. No condensa humedad en su superficie. De alta resiliencia. Indiferente a la mayoría de líquidos, ácidos y grasas. Fácil y económico mantenimiento. De ilimitadas posibilidades decorativas.

Además:

Complemento ideal de las nuevas técnicas que tienden al acabado liso de las losas en la colada, para evitar contrapisos.
Simplifica el proceso de obra, pues se coloca como último trabajo, sin stocks voluminosos, acarreos pesados, desperdicios, ayudas de gremio, ni pulido y limpieza.
Permite, como ninguno, construír "entrepisos flotantes" sin exceder los 20 cm de espesor.

Y está



CON TODO LO QUE ESTA GARANTIA SIGNIFICA PARA EL PROFESIONAL

EL PISO

IGGAM

***SEKTALON**

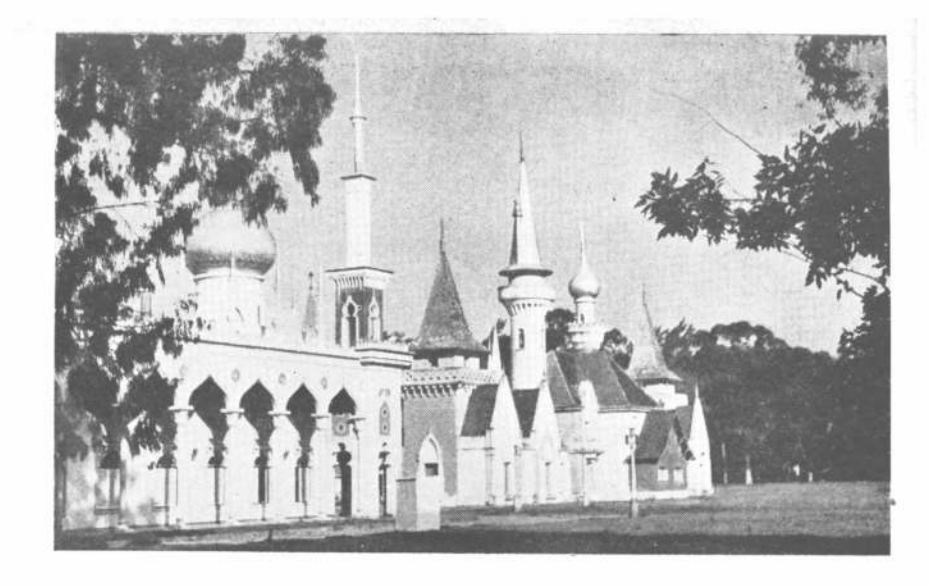
NO TIENE SIMILAR

*Complejo de vinilo y otras resinas sintéticas elastoprensadas

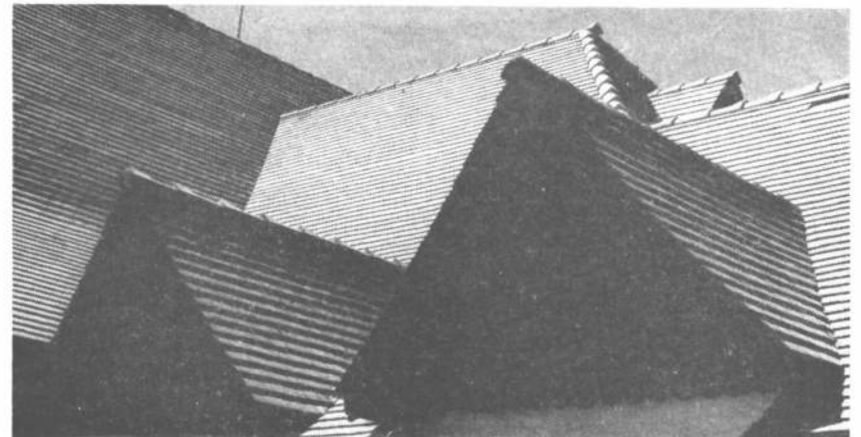
Iggam S. A. I. Defensa 1220 34 - 5531 Buenos Aires
y una extensa red de ventas en todo el país


PROTECCION INVISIBLE CONTRA
LLUVIAS Y HUMEDAD
PARA GIGANTES INDEFENSOS
Repelagua
Marca Registrada
REPELENTE DEL AGUA
Es un producto repelente del agua a base de resina de siliconas marca "Unión Carbide" solubles en aguarrás.
Estas siliconas se diferencian de las solubles en agua por su mayor duración, penetración, repelencia del agua y su eficacia contra los procesos alcalinos de la mampostería.
Se puede usar sobre revoque común, yeso, material de frente, ladrillo a la vista, piedras, granito, piedras reconstituídas, concreto, material conglomerado, uniones de azulejos, baldosas y mosaicos, tejas, chapas fibrocemento, etc.
Impide la penetración del agua de las lluvias en las paredes, de la humedad ambiente. neutraliza las manchas de salitre; al no haber reacción química de los materiales impide la aparición de hongos.
FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES EN ARGENTINA
BERTINI Y COMPAÑIA
BAJO LICENCIA EXCLUSIVA DE LA UNION - CARBIDE de NEW YORK - U.S.A.
EXHIBICION y VENTAS: AVDA. DIRECTORIO 233/35 - BS. AS. - TELS. 90-6376 y 3293

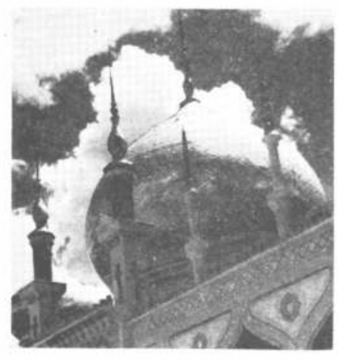


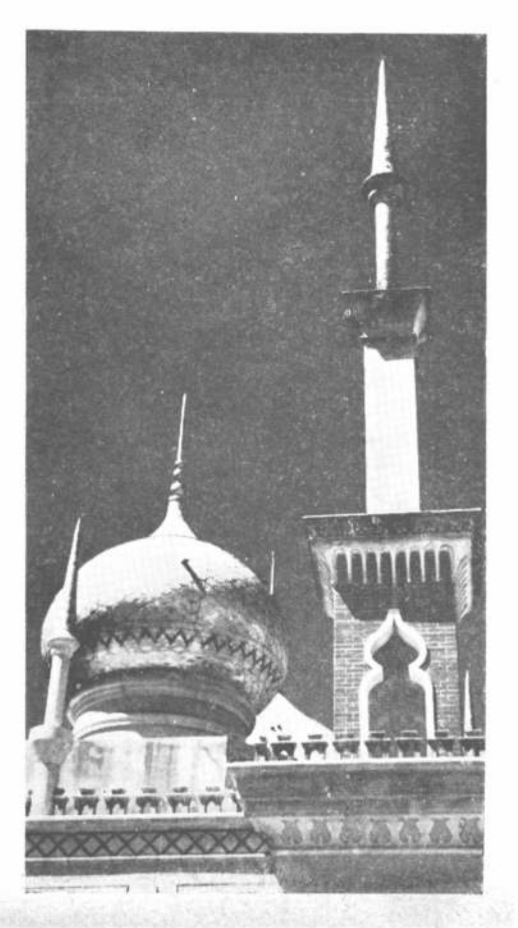


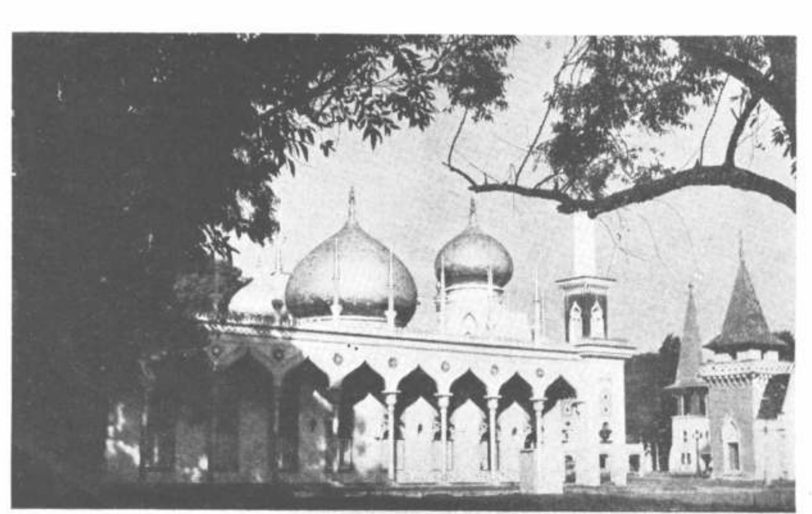
en camino a La Plata

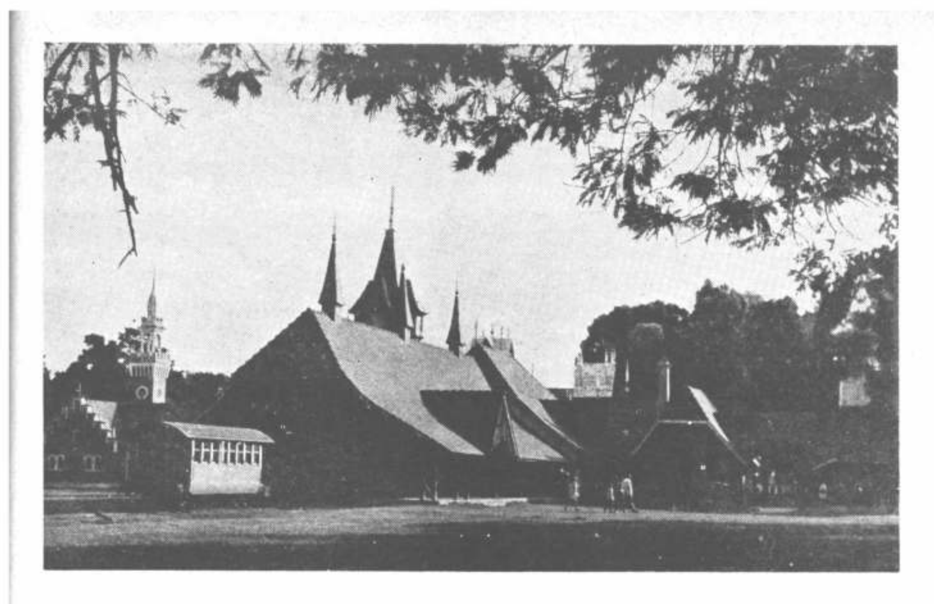


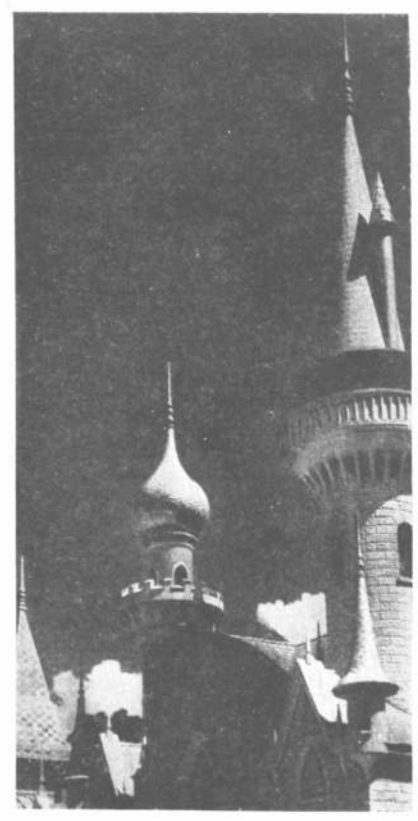




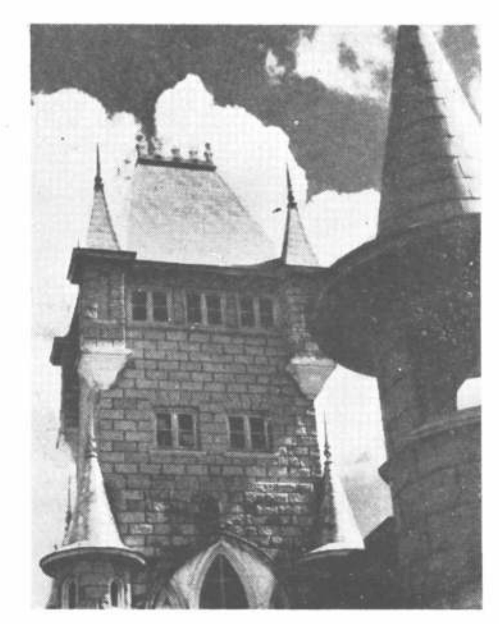




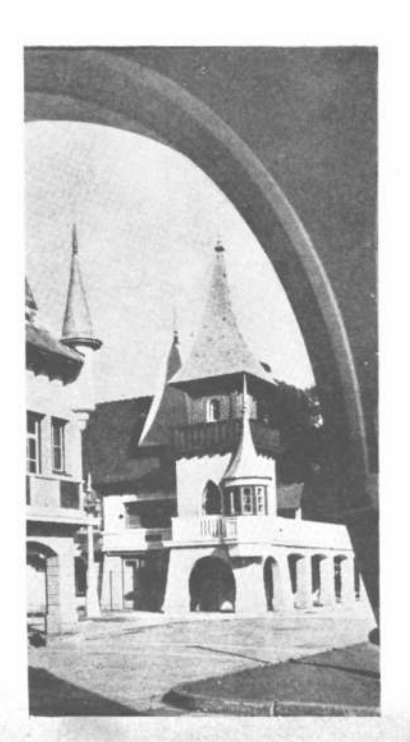




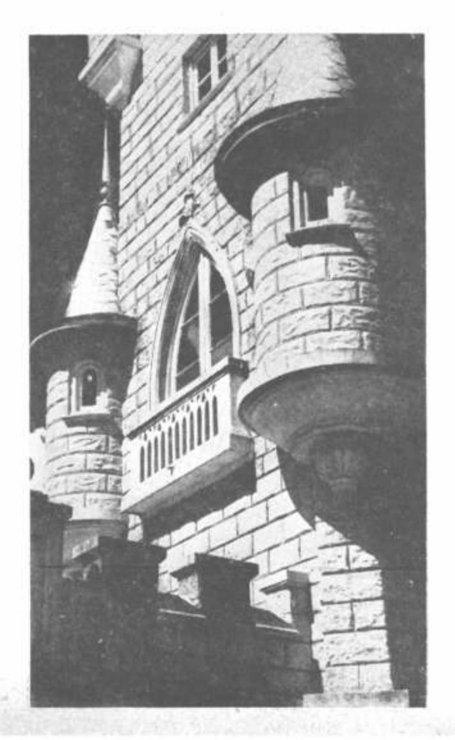












U THANT Y EL HAMBRE

"La miseria de gran parte del mundo es una miseria progresiva". Esto lo dijo U Thant cuando apreció el panorama para 1970 según los planes de desarrollo actuales.

La situación amenaza con empeorar en los próximos años. Las actuales cifras de personas sin empleo y de hombres y mujeres que sufren hambre serán mucho mayores en 1970 que lo son hoy. El informe de U Thant se refiere a los países subdesarrollados, que con un eufemismo falso se llaman "en desarrollo".

La década del desarrollo dramatiza el hecho de que la brecha de la prosperidad del mundo se está ensanchando. Es decir, se ensancha la desigualdad. Dos tercios de la humanidad están debajo de la línea de la pobreza y un tercio está "desarrollado". Ese tercio, según el informe del secretario general de las Naciones Unidas, constituye una élite privilegiada.

A principios de la década, la asamblea general buscó medios para remediar la situación y fijó como objetivo para los países en proceso de desarrollo una tasa mínima de crecimiento del ingreso nacional del cinco por ciento para 1970. Al cumplirse los primeros cinco años de esa década el panorama no es optimista.

Los problemas básicos son tan difíciles como siempre; el hecho real es que la mayoría de las economías más pobres ha continuado creciendo muy lentamente. Se presentaron tristes estadísticas. En 1962 el ingreso anual por cabeza en las regiones menos desarrolladas era de 136 dólares; en los Estados Unidos de América alcanzaba a 2.845 dólares y en Europa occidental a 1.033.

El informe enumera luego algunas causas: medidas gubernativas para satisfacer necesidades populares inmediatas que conspiran contra el desarrollo a largo plazo; nuevas drogas que salvan vidas y aumentan las bocas a alimentar; hombres jóvenes que abandonan el campo antes de que las granjas puedan producir excedentes con la mecanización y de que las ciudades puedan absorberlos.

El informe trae su dosis de optimismo. Asegura que, no obstante, "no hay lugar para desesperar". Recuerda la disparidad entre ricos y pobres que había en Gran Bretaña a mediados del siglo diecinueve cuando la sociedad victoriana era una versión familiar de la profundamente dividida economía de nuestro mundo moderno.

Las naciones pobres de hoy están, en algunos aspectos, en mejor posición que aquellas del siglo pa-

sado: entre otras ventajas, la principal es la experiencia acumulada desde entonces. Además, en la economía mundial de hoy hay una considerable estabilidad. •

NUEVO SOBRE POSTAL

Apareció otro número de la revista IPC (órgano del Instituto para el Desarrollo de los Materiales Plásticos en la Construcción). Publica, entre otros artículos de interés profusamente ilustrados, los relativos a: usos de la madera aglomerada, guarniciones de neopreno, pisos de resina poliester, como así también, un valioso estudio de estructura plástica que descubre nuevas perspectivas en el diseño de edificios educacionales.

En esta edición de la revista IPC se acaba de introducir una nueva modalidad relacionada con la distribución de sus ejemplares: sobres de polietileno para envío postal. En efecto, acorde con las múltiples aplicaciones e importancia que han adquirido los plásticos en la era actual, el IPC adoptó, como novedad, sobres de polietileno para su distribución por correo.

La puesta en el mercado de este nuevo tipo de envíos prueba una vez más hasta que punto se proyectan las posibilidades de aplicación de los materiales plásticos. •


LEGITIMO
CARPENTER
EN LOS
PROYECTOS
MAS IMPORTANTES,



Nuestra arquitectura es una publicación mensual de Editorial Contémpora, S. R. L. —capital, 102.000 pesos—. de Buenos Aires, República Argentina. El registro de propiedad intelectual lleva el número 778.757. Su primer número apareció en agosto de 1929 y la fundó Walter Hylton Scott, primer director.

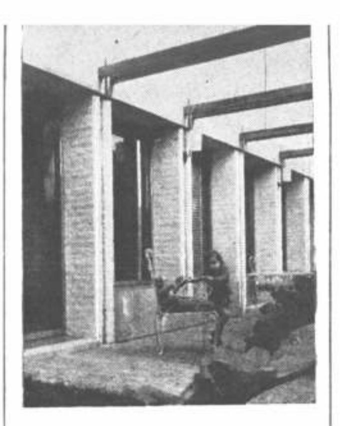
Director actual: Raúl Julián Birabén. Asesores de redacción: Walter Hylton Scott, Mauricio Repossini, Federico Ortiz, Rafael Iglesia y Miguel Asencio. Colaboradores permanentes: Hernán Alvarez Forn y Esteban Laruccia.

De Nuestra arquitectura se editan diez números por año que se venden en todo el país a 120 pesos el ejemplar.

La suscripción anual (10 números (cuesta) 950 pesos. En América Latina y España: suscripción anual, 10 dólares. En otros países, 16 dólares.

Dirección y administración en Sarmiento 643, Buenos Aires, teléfonos 45-1793 y 45-2575. Distribución en Buenos Aires, Arturo Apicella, Chile 527.

La dirección no se responsabiliza por los juicios emitidos en los artículos firmados que se publican en la presente revista.



429

nuestra arquitectura

esta edición se terminó de imprimir el 28 de febrero de 1966.

en este número

En la sección *diseño* continúa la revista de los principales estudios argentinos. Hoy nos ocupamos de Walter Esau y de su empresa (12).

Para este número elegimos, como *casa blanca*, la que realizó el arquitecto Amette Paz en la ciudad de Dolores para el señor Juan Carlos Galtos. La presentación crítica es de Rafael Iglesia (14).

La serie histórica dedicada a los pueblos de encomienda en la puna jujeña toca a su fin. Publicamos aquí la entrega 7i (donde 7 indica que es la séptima serie histórica publicada y donde i descubre que es el noveno artículo sobre el tema). Ha sido la única serie histórica que ha demandado tal cantidad de artículos. Reunidos constituyen un exhaustivo estudio de la arquitectura de esa región (19).

Patricio H. Randle entrega su segundo artículo sobre el tema *Transformación de un área suburbana*, que inició en el número anterior y que se prolongará dos números más. El arquitecto Randle es profesor de la carrera de Urbanismo en la Facultad Nacional de Buenos Aires e investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (25).

En 1942 el ingeniero Atilio Gallo realizó en el Club Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires una cáscara de doble curvatura. Fue una de las primeras realizadas en nuestro país y sirve de base para una nueva presentación de nuestra sección *técnica* (32).

Visto, sección específicamente gráfica dirigida por Federico Ortiz, llevó para este número su cámara fotográfica (fotógrafos: Ortiz y Lepley) al camino Buenos Aires - La Plata y registró la que se llamó República de los Niños (4).

Notas y comentarios sobre diversos temas.

en el número 427

El edificio para el Banco Popular Argentino en Mar del Plata, que publicamos en 427 página 66 fue realizado por los arquitectos Juan Antonio Dompé y Aníbal J. Rocca. Se omitió la mención del segundo de los profesionales nombrados y salvamos el error.

en el próximo

En nuestro próximo número continuará la publicación del artículo del arquitecto Patricio H. Randle sobre transformación de un área urbana. Este trabajo tiene cuatro partes.

Como todos los años, el American Institute of Interior Designers ha discernido los premios para el año siguiente. Daremos a conocer los premios a la producción para 1966, que con gran celo comercial, se dan por anticipado para que tengan valor de venta.

En la sección diseño presentaremos también el novedoso trabajo para construir paneles para difusión de publicidad y de enseñanzas creado por Fanny Fingermann y por el arquitecto Eduardo Joselevich. La huelga de operarios gráficos impidió la presentación de este artículo en nuestro número anterior, como habíamos prometido.

Un artículo histórico basado en un trabajo de investigación realizada por los estudiosos G. Randle S. J. y J. S. Croatto C. M.: *Arquitectura* 3.300 *años antes de Cristo.*



1

diseño argentino

ESAU STUDIO: hacia una meta

Para Walter Esau (29 años), la trayectoria de su actividad no difiere mayormente de la de muchos otros que comenzaron a estudiar arquitectura y que, en un momento dado, se sumergieron en el absorbente y múltiple campo del diseño. Con Augusto Cerisaga, que aportaba un específico caudal técnico (especialmente en herrería y metales), se establecieron, en 1961, en Esau Studio. Esto, por otra parte, no fue sólo una improvisación; quedaban atrás dos largos años de recreación en el propio diseño, de meditada observación, de continuada búsqueda y experimentación. Como inmediato resultado de ese proceso, pueden exhibir hoy una completa línea de muebles y accesorios para residencias y oficinas. La experiencia, en el tiempo, se ha visto capitalizada a través de realizaciones que hacen un aporte de interés en el creciente campo del diseño argentino. Esau no niega su formación en lo que se ha dado en llamar *international style;* comprende, por otra parte, que las *modas* son también parte influyente en la fluctuante actividad que ha elegido; pero también como modas, las considera en cierta manera, pasajeras. También entiende que, dentro de ciertos límites, deben aceptarse aporte locales (folklóricos) para matizar cierto tipo de decoración, y trae a colación algo que pasa, por ejemplo, en Brasil. Al mueble de procedencia nórdica lo estima como exactísimo en sus detalles y como forma, conciente su sentido escultural. Pero también considera que no tiene el suficiente *peso* o *masa* para acentuar las modalidades de un determinado espacio. Cree más bien en la posibilidad de adaptarlos como partes de un matiz especial.

Su marcada tendencia al *international style* se hace ver principalmente en algunas de sus piezas más características: su sillón Augustus (con alguna reminiscencia del Barcelona); o en sus sillas fijas o giratorias. En oposición, sus tipos de escritorios y conjuntos para oficinas son ciertamente *cálidos,* con el aporte de la madera finamente terminada y el buen uso del detalle.

Esau considera que estos resultados son, en verdad, el fruto de una determinada experiencia de elaboración y aún, más allá, el de perseguir el detalle hasta sus últimas consecuencias. Considera, así, que el diseño está muy íntimamente ligado a este proceso reversible: el de la creación propiamente dicha y el de la elaboración que, en nuestro medio, está aún en una

2



etapa artesana. Dentro de este proceso, comprende también que el diseñador debe estar permanentemente en todas las etapas y especialidades: desde su estructura hasta el tapizado. Y en ello va también unido indisolublemente el propósito de mejorar paulatinamente sus propios modelos y adaptarlos a las exigencias, siempre crecientes, de un mercado que hoy está en franca competencia. En cuanto a las posibilidades de absorción de ese mismo mercado, observa e intuye un panorama ciertamente optimista. En este aspecto, encuentra comprensión del público en general, debido principalmente a las facilidades actuales de información. Esau se ve así, animado de un espíritu de aguda comprensión de los resortes que mueven su joven actividad creadora; que lo ubica, precisamente por ello, como un diseñador actual.

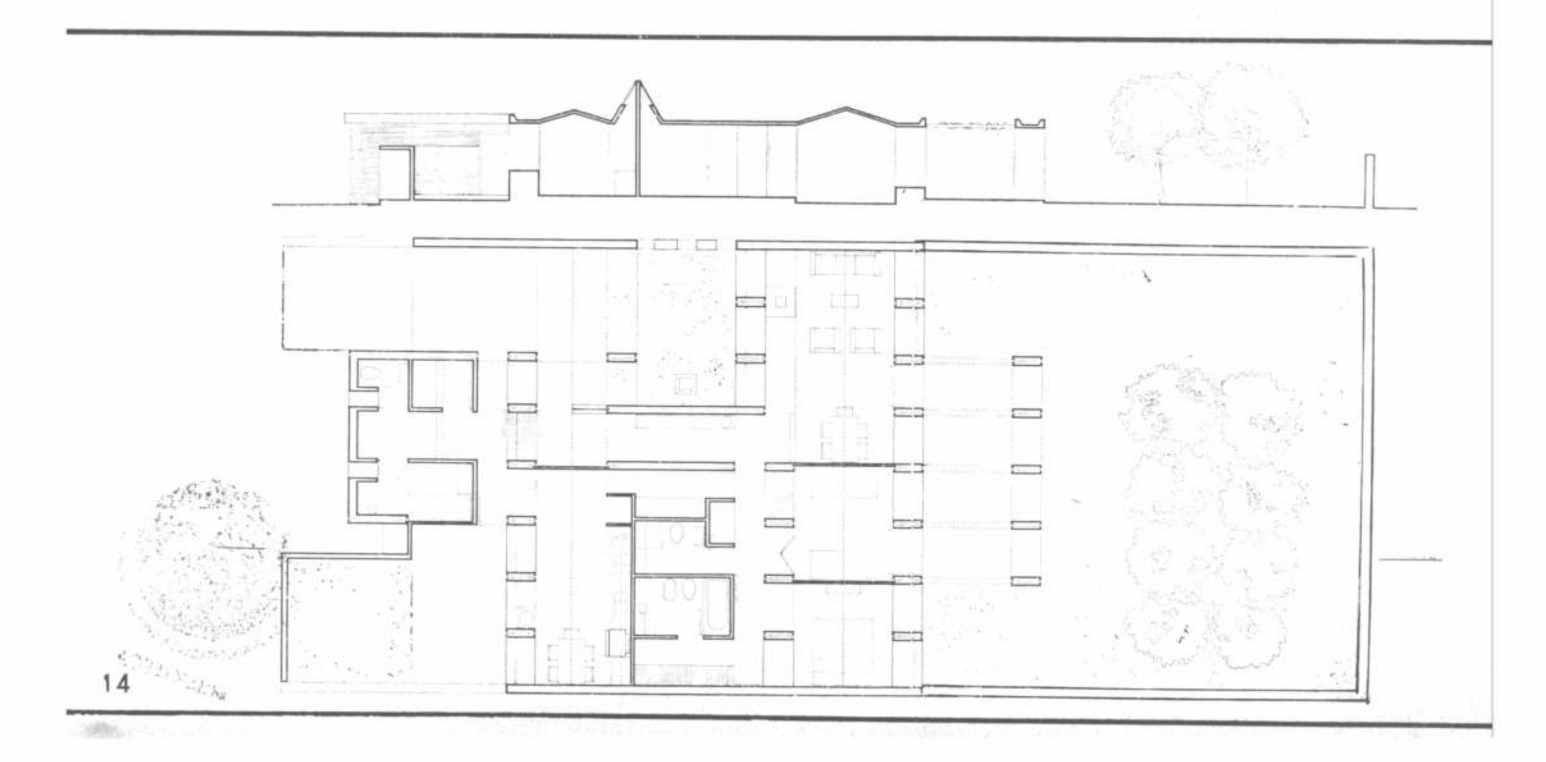


3

1. Mesa y silla: similar principio estructural afirman la línea Esau. **2.** Silla 203, giratoria, con o sin ruedas. **3.** Sillón 305 "Augustus", estructura unitaria, tapizado en cuero. **4.** Escritorio 104 L, 1,80 x 0,80 m. y forma 4, 1,20 x 0,50. Aporta la calidez de la madera en líneas muy sencillas.

4

Una casa blanca en Dolores



Arquitecto: Paul Amette Paz. Comitente: Juan Carlos Galtos. Ubicación: ciudad de Dolores, provincia de Buenos Aires. Superficie del terreno; cuatrocientos cincuenta metros cuadrados. Superficie cubierta: 200 metros cuadrados.



Paul Amette Paz es uno de los más dinámicos entre los arquitectos jóvenes; sus amigos, sus clientes y sus alumnos lo saben muy bien. Este dinamismo lo ha convertido en un prolífero creador arquitectónico cuyo reino abarca la región de Dolores, en la Provincia de Buenos Aires.

Dolores es una ciudad situada en un medio rural rico, y su escala es óptima para constituir un núcleo urbano completo. Sus calles están trazadas según la vieja cuadrícula de las Leyes de Indias, rectangularidad acentuada por la distribución de las casas en orden cerrado con frentes que embretan la calzada con su continuidad. La contrapartida de este enfrentamiento casa-calle está en los patios de los fondos, sobre los que se abren las casas. Calle arbolada, frente cerrado y fondo familiar, repiten el esquema colonial, propio de una sociedad donde la vida comunitaria se daba naturalmente en la plaza, la Iglesia y el Cabildo; y la vida familiar, estructurada fuertemente alrededor de un núcleo servido por auxiliares y esclavos que residían en la misma unidad de habitación, se desarrollaba en los salones del frente y en los patios de los fondos. Dolores no es una ciudad colonial, a pesar de ello y aunque la organización de la colonia ya no tiene más vigencia, ciertas pautas arquitectónicas persisten en ella por inercia o bien por efecto de aquella tradición.

Paul Amette se decidió a conservar lo único válido del viejo cuadro colonial: la persistencia de la unidad familiar, ahora restringida al núcleo familiar propiamente dicho y a un eventual empleado doméstico. La casa ofrece a la familia lugares de encuentro y de aislamiento balanceados con habilidad. Y alguno de ellos, como el dormitorio de los chicos, localizado y articulado con el resto de tal modo que puede integrarse y cerrarse a voluntad.

Amette adoptó el partido que tendía a ser el más compacto, nucleando los elementos alrededor de un centro ocupado por la cocina y los baños. Pero este partido no fue resuelto a fondo y la coexistencia de dos pasillos paralelos, el de entrada y el inferior: dormitorios-cocina, conspira contra la economía en el uso de la superficie cubierta. Igual debilidad se advierte en la solución funcional que sitúa al comedor-estar y a la cocina como distantes extremos de un corredor innecesariamente largo. Esta solución circulatoria eleva la incidencia de los espacios sirvientes sobre los servidos en forma tal que algunos de ellos, principalmente el estar-comedor quedan reducidos desproporcionadamente. Las dos zonas de encuentro: estar-comedor y cocina, se sitúan distantes y desligadas; de acuerdo con



el funcionamiento normal de la familia, esta separación puede resultar en una competencia entre ambas zonas y obligar a la reunión en una sola de ellas, y en ese caso, la cocina lleva todas las de ganar, como actualmente lo demuestra la ubicación del televisor.

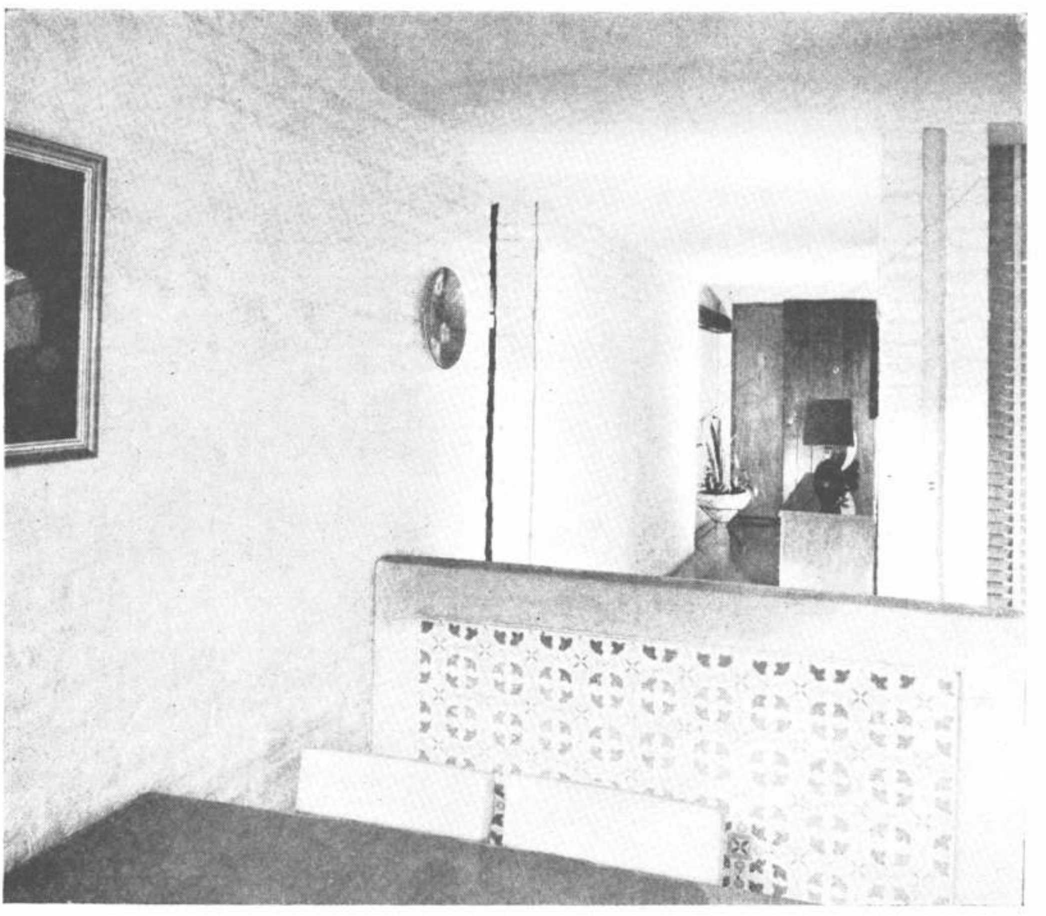
El recorrido de la casa ofrece accidentes que enriquecen sus espacios: desniveles en el piso y plegaduras en el techo. Los primeros permiten un abordamiento indirecto del living, al cual se desemboca desde arriba; la desviación se consigue con un murete bajo que sirve a la vez de pantalla de contención y de balaustrada y de respaldo del espacio propio del estar. También con esos desniveles se logra el juego que anima al dormitorio principal. En todos estos casos la luz es la principal actora. A pesar de la sensación de encerramiento que se experimenta en la casa, el perímetro está muy abierto y la luz y las visuales entran y salen profusamente.

Y así la luz cae sobre los planos blancos de los muros, destacando la rugosidad del aparejo de ladrillo. Para lograr este alto nivel luminoso el arquitecto no ha vacilado en recurrir a medios tales como el gran lucernario transversal que ilumina cenitalmente a los baños y a la cocina. Los segundos matizadores del espacio, los movimientos del techo, impiden que se cree la sensación de encajonamiento, pero no son ni lo suficientemente fuertes ni lo suficientemente precisos como debieran haberlo sido para que su presencia se notara con toda su fuerza potencial.

La casa recuerda, por sus recursos, a aquella que los arquitectos Caveri y Ellis construyeron para Urtizberea en Lomas de San Isidro, pero le falta la nitidez del planteo de aquella obra pionera y su medida austeridad. En la casa de Amette la austeridad está comprometida por los detalles, como en el caso de la gárgola y de la fuente receptora del agua, donde las formas prismáticas exaltan desmesuradamente el estilo "fuerte" de la obra.

Pero en definitiva, la casa tiene a su favor la sencillez que emana de sus formas y la economía que, pese a las críticas realizadas más arriba, aporta su compacidad y el uso medido de los materiales.

Actualmente, las "casas blancas", han logrado ser reconocidas como un movimiento dentro de la arquitectura rioplatense actual. Un movimiento curiosamente libre donde se funden motivaciones dispares, a veces diametralmente opuestas, y circunstancias existenciales semejantes. Dentro de este conjunto puede alinearse la obra de Amette en Dolores y aportar a su vez al grupo, su presencia "blanca". •



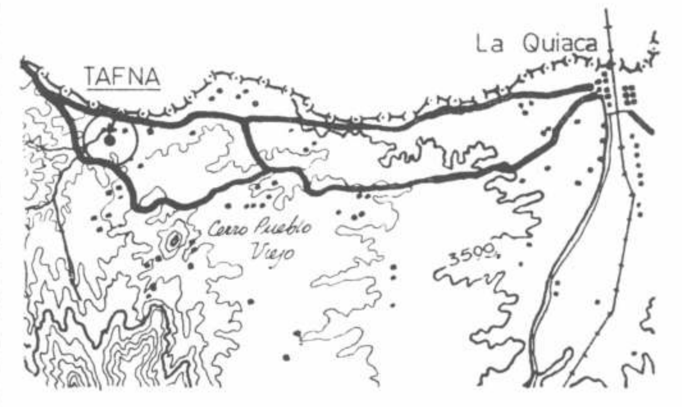


PUEBLOS DE ENCOMIENDA EN LA PUNA JUJEÑA: CAPILLA DE TAFNA

7

El 14 de octubre de 1859, el Vicario Capitular Dr. Isidoro Fernández llega a Tafna en visita canónica; "encontró la capilla (25 x 7 varas) en buena disposición. Tenía sacristía, atrio cercado de piedras, campanario con dos campanas, buenos ornamentos y utensilios sagrados todo comprado por los vecinos". Estas referencias que nos llegan a través de la documentación eclesiástica, coinciden con el templo actual y permite suponer que su construcción se efectuó en un momento no muy lejano a la de la mencionada visita. No se conoce en cambio las características del primer templo que debió ser construído a principios del siglo XVIII, época en que ya Tafna es frecuentemente mencionado como lugar poblado. Con excepción de la capilla y el cementerio, las ruinas de la ranchería no es reveladora de la conformación de un pueblo propiamente dicho, quizá nunca fue más que un punto de reunión de los habitantes rurales dispersos por la zona: tal es la función que cumple hoy con su escuela y la parada de un camión sanitario que periódicamente realiza asistencia médica a los pobladores de la zona y para quienes la capilla sigue siendo el mito visual que define en el paraje la fisonomía de Tafna.

Un campanario, un altar, una cátedra es el elemental programa misionero para un limitado número de feligreses que se congregan para presenciar determinadas ceremonias religiosas.



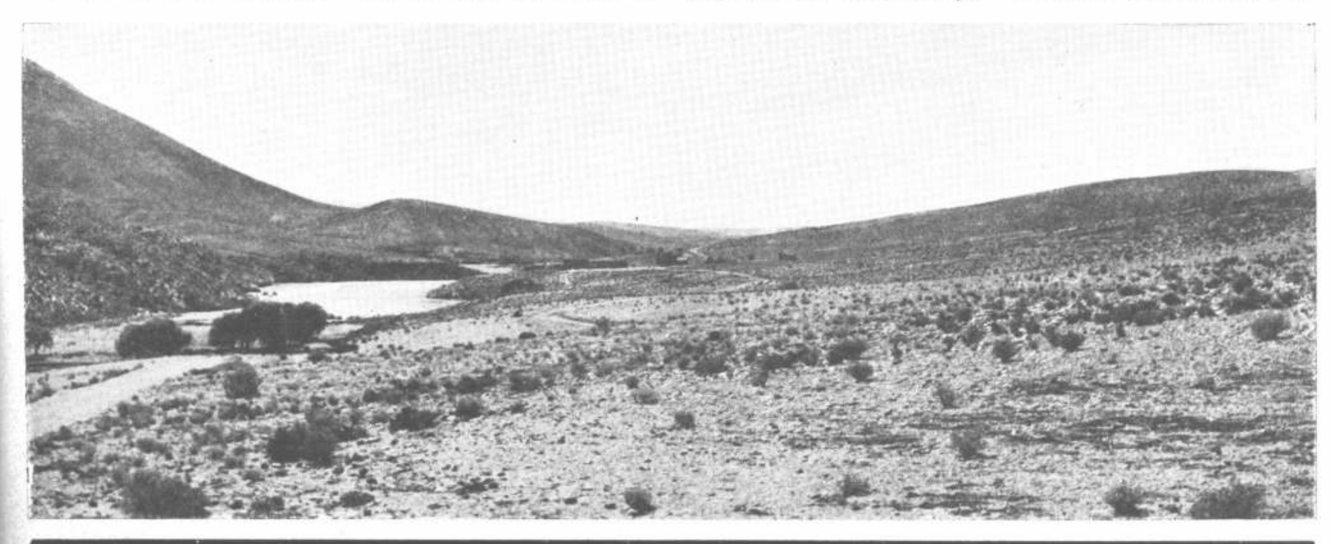
PLANTA GENERAL DE UBICACION DE TAFNA
Escala 1: 1 cm = 1 km

El partido arquitectónico adoptado se pone al servicio de la función que ha de llenarse y el resultado es una obra modesta y rústica que se materializa con el mínimo de elementos y recursos, su sencillez austera es el reflejo de que lo posible es lo esencial. Esta arquitectura autóctona de la puna se ha mantenido inalterable a lo largo del tiempo; los tipos arquitectónicos, las técnicas constructivas se fueron transmitiendo a lo largo de la sucesión de generaciones y como en el caso de Tafna, obra del siglo XIX, en ella encontramos viva la presencia de la tradición hispano americana formulada durante la colonia. No estamos frente a un "revival" o un falso folklorismo, es la expresión válida de una arquitectura hecha por y para un grupo social cuyas formas de vida no cambiaron durante el siglo pasado.

La capilla de Tafna se asienta sobre un paisaje cuyas características ambientales fueron analizadas en la presentación del conjunto rural de Rodeo [1]. Con medios materiales muy limitados, la construción de mampuestos de adobe conforma una voluntaria muraria elemental, que se completa con el techo a dos aguas, de estructura de troncos apenas desbastados que recibe un tendido de cañas y la cubierta de paja.

Perpendicular a su eje longitudinal, el cuerpo único de la capilla recibe el adosamiento del volumen de la sacristía. Sobre el frente la nave trasdosa su cubierta a dos aguas conformando un porche flanqueado por dos torres. Volúmenes simples, nítidamente definidos por la luz, su organización exterior prepara y cobija la entrada al templo. Enrasada con las paredes laterales de las torres y avanzando hacia adelante, un muro cerca el espacio del atrio, estableciendo un límite visual al paisaje circundante, abierto y desolado al que se opone una arquitectura desnuda y cerrada. Las pocas aberturas: puerta de entrada, las pequeñas ventanas y sacristía, acentúan la separación entre interior exterior y hacen más rotundo el despojado tratamiento de las superficies, sólo alterado por las sombras de las molduras muy simples que subrayan horizontalmente los cuerpos de las torres.

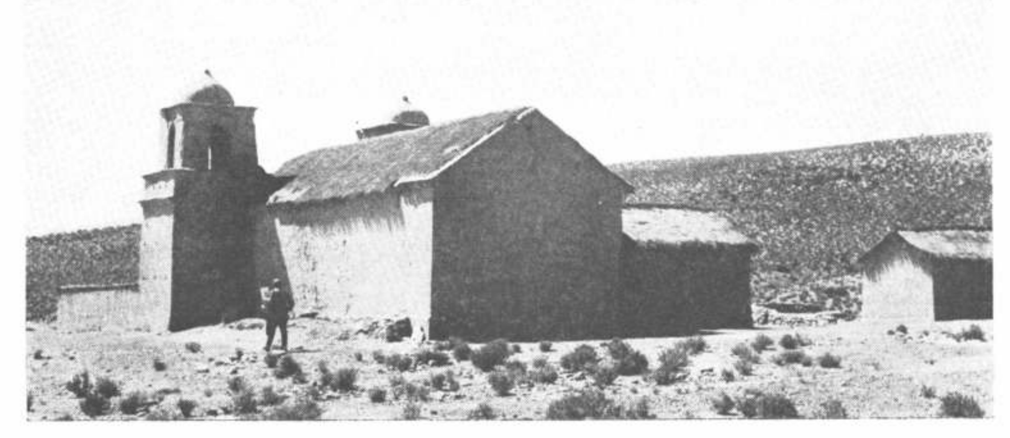
El revoque de barro con su textura blanda redondea las formas táctiles, al que el juego de luz y sombra convierte en planos definidos. Dejadas las superficies revocadas sin pintar, el color terroso de los muros establece una con-

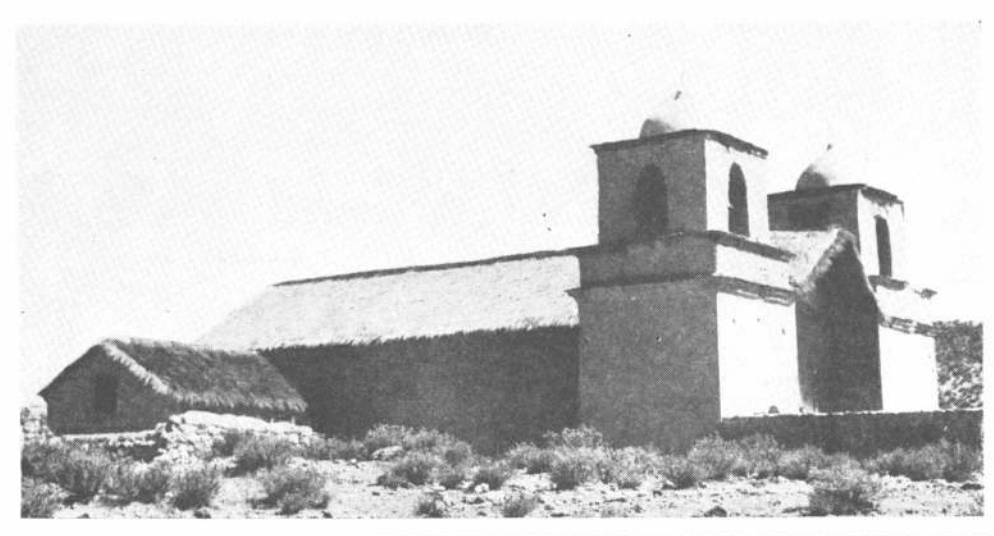


tinuidad cromática con el color ambiente y si bien el edificio se recorta y destaca en el lugar por su perfil, se adhiere a él por su tonalidad.

En el interior la nave única es el resultado de una concepción elemental de cubrir un espacio. No es en la imaginación espacial que debemos encontrar los valores de esta arquitectura popular, más rica en establecer situaciones de volumetría exterior que en inventar juegos interiores Sólo los elementos litúrgicos: altar, cuadros, imágenes de bulto, púlpito, enriquecen el despojado ámbito arquitectónico. Obra modesta, la capilla de Tafna no fue alhajada con retablos tallados, en su lugar el muro que recibe el altar modela con un juego de salientes y molduras, la mesa y repisas.

Pinturas y esculturas que encontramos en su interior son como el edificio obras del siglo pasado, que repiten ortodoxamente los cánones estéticos establecidos en el siglo XVIII, como así también las características iconográficas de devociones pertenecientes a una tradición religiosa fijada con anterioridad.





Un cuadro del Señor de los Temblores (Taitacha Temblorés) preside el altar. Esta pintura es la representación de una imagen de bulto venerada en Cuzco. Con ingenuidad la tela reproduce las características de la escultura original ubicada en un nicho rodeada de candelabros y ofrendas florales. Para integrarlo al conjunto, el cuadro ha sido enmarcado con pinturas directamente realizadas sobre la pared con intención de crear el efecto de un retablo. Esta actitud es reveladora del sentido de los altares coloniales en los que la decoración escultórica de los retablos completaban las formas arquitectónicas y que en el caso de Tafna por carencia de medios económicos fue substituido con los recursos de la pintura y el modelado de la mampostería. Sobre los muros laterales, cuatro telas de origen peruano, del siglo XIX, se destacan de la superficie de las paredes exentas de decoración; son un San Agustín, un Ecce Homo, un San Pedro y San Pablo, y la Soledad, esta última corresponde a una devoción derivada de la madrileña virgen de La Paloma.

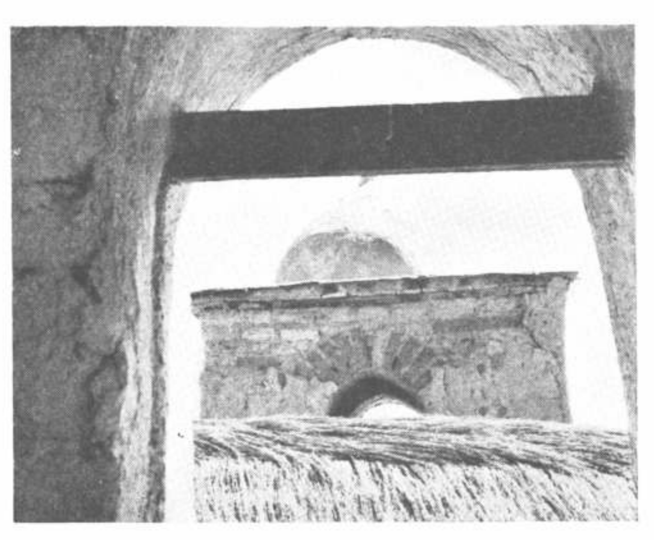
En cuanto a las piezas de imaginería que se conservan en Tafna algunas de ellas como el San Juan son de procedencia alto peruana, otras con el San Roque y el Santiago son de factura más reciente y realizadas por artesanos locales.

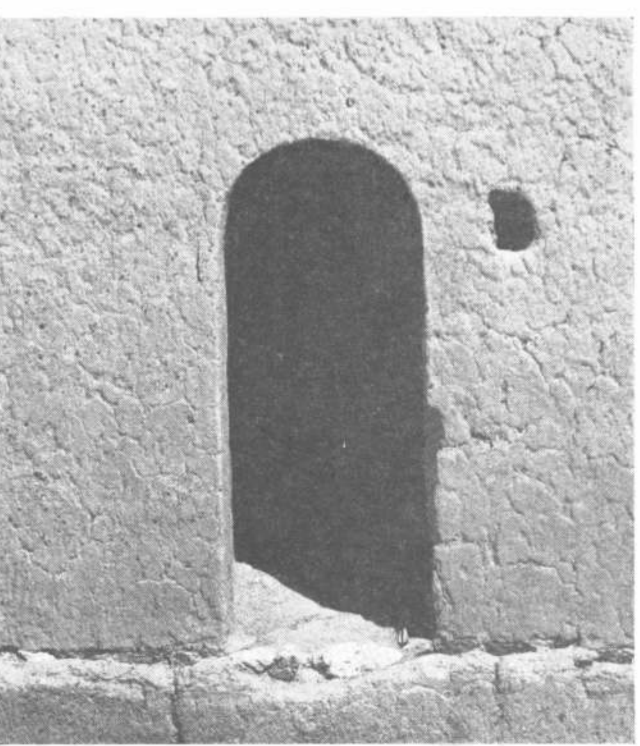
Obra simple e ingenua, la capilla de Tafna es sin buscarlo expresamente una manifestación regional, nutrida por lo popular y lo indígena, "estos testigos respetados por el tiempo poseen un valor humano permanente e informan íntimamente acerca de las necesidades profundas y naturales de los hombres, manifestadas en soluciones experimentadas por los siglos, en profunda armonía con las leyes del sitio y del clima" [2]. •

NOTAS

1. El conjunto rural de Rodeo, na 415, junio 1964.
2. Mensaje a los estudiantes de arquitectura, Le Corbusier, edición Infinito, p. 40.





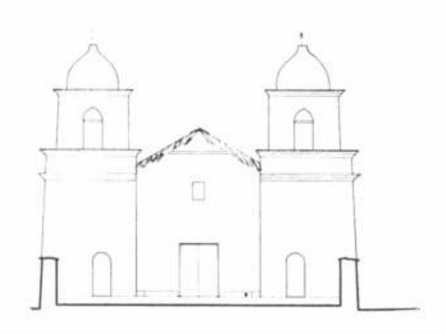


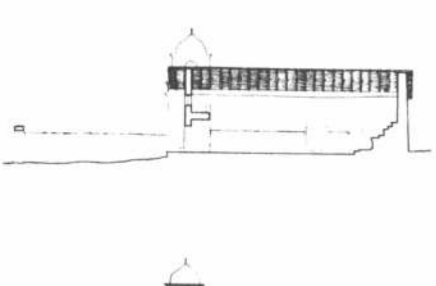
Novena y última entrega de la séptima serie de publicaciones sobre edificios de interés histórico y artístico construidos en el país durante la dominación española, dirigida por Rafael Iglesia y Federico Ortiz. Este trabajo fue realizado por Miguel Asencio, R. Iglesia y Héctor Schenone, integrantes de un equipo de investigación del Instituto de Arte Americano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de Buenos Aires, con apoyo del Fondo Nacional de las Artes. Texto: Miguel Asencio. Fotografías M. Asencio, R. Iglesia y H. Schenone.



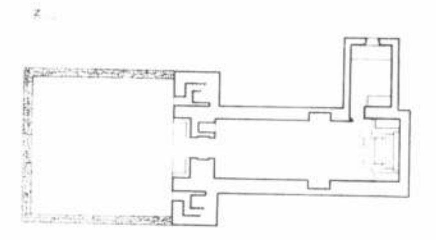




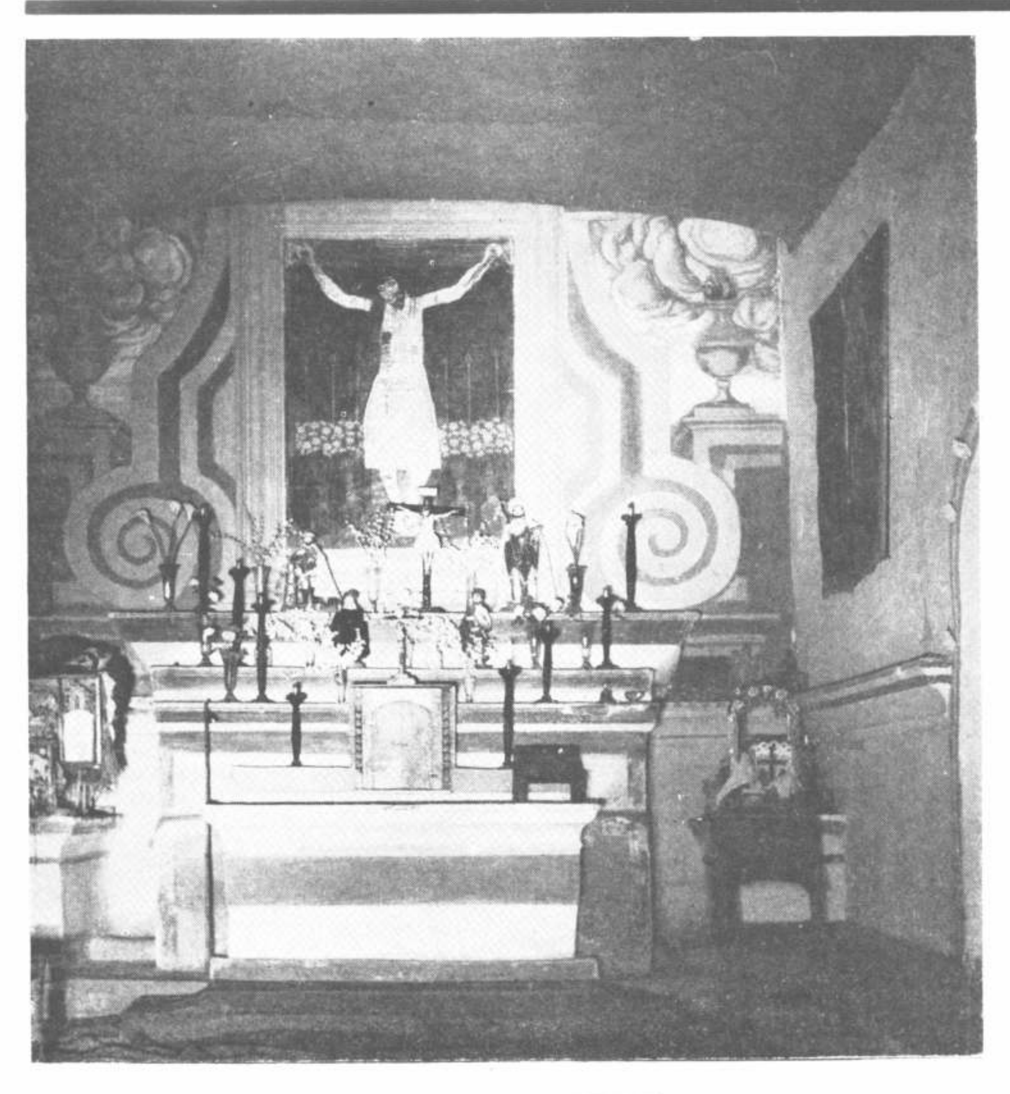








7*i* **CAPILLA DE TAFNA,** JUJUY, ARGENTINA, ESCALA 1:500. PLANTA GENERAL, FACHADA, LATERAL, CORTE Y DETALLE PREPARADOS ESPECIALMENTE PARA NUESTRA ARQUITECTURA.







TRANSFORMACION DE UN AREA SUBURBANA (II)

(Análisis histórico-geográfico de la hoja número 3987 del Instituto geográfico Militar, 1905 - 1938 - 1963)

Por PATRICIO H. RANDLE

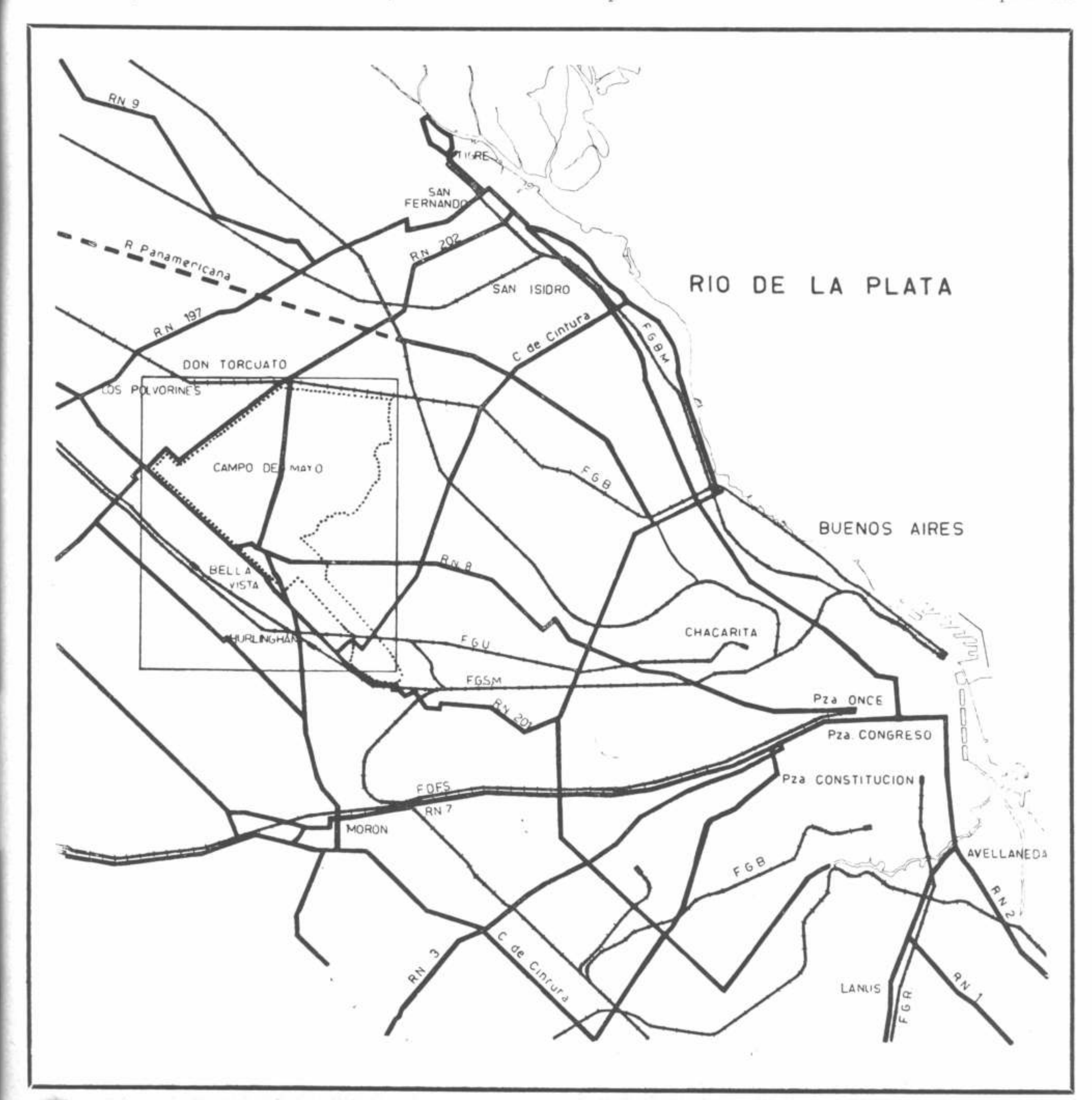
LA ACCESIBILIDAD

1905. — El único acceso caminero, más o menos directo, a la zona se realizaba por la ruta que prolongando el curso de la Avenida Rivadavia en la Capital Federal alcanzaba Morón, luego desviaba hacia el Norte en busca de Paso de Morales y desde allí continuaba directamente en dirección a Pilar.

Había otro camino que venía de la Capital saliendo de ésta por la Avenida San Martín y, pasando por la Plaza del pueblo homónimo, seguía en línea recta el itinerario de la actual Ruta Nacional Nº 8 bastante aproximadamente —según el Primer Plano Catastral del Partido de San Martín (1)— para desembocar en el Paso de Morales. Este camino era el que usaban las tropas antiguamente cuando las propiedades que atravesaba estaban sin alambrar. Al parecer, hacia 1905, había caído en desuso, acaso desde que se construyera el puente y para evitar el pago del respectivo peaje buscasen cruzar el viejo río de Las Conchas por algunos puntos más bajos vadeándolo.

Eventualmente se usaba también un camino que venía de San Fernando a través de El Talar de Pacheco, aunque no era por cierto una ruta práctica para acceder desde la Capital. Este camino, era algo más que una huella a través de propiedades sin cerrar y tendía ya a una rectificación que se completaría a medida que Campo de Mayo tomaba una forma regular y definida, sirviéndole de límite Noroeste a su nuevo perímetro.

En cuanto a la situación ferroviaria, no había variado en relación a los últimos dos o tres lustros pudiéndose observar la superposición en que en cierto modo incurrióse, al menos en este tramo, al tenderse dos líneas férreas paralelas,



Menester es reconocer que existen ciertas explicaciones a dicha duplicación, como que no es sino hasta hace poco tiempo cuando se reestructura el Ferrocarril Urquiza que este compite y supera al San Martín y cuando esto sucede ya no puede hablarse de superposición pues las necesidades son francamente superiores a toda oferta en materia de transporte público. Entretanto, el tranvía rural, a caballo primero y luego a vapor, era solo un medio pionero de unir la periferia con el centro de Buenos Aires que no tendría mayor punto de comparación con el nuevo Ferrocarril, si acaso podría habérsele catalogado como un medio de transporte popular, por sus bajas tarifas, en relación a la línea ferroviaria del entonces, "*Pacífico*".

1938. — El panorama vial se ha transformado considerablemente a la fecha, tanto por el trazado de nuevas rutas como por el mejoramiento de las existentes.

Cronológicamente estos adelantos se suceden en el siguiente orden: hacia 1914 y después de que tanto los medios militares como los civiles buscasen la forma de obtener un camino pavimentado que asegurase el tránsito permanente desde la Capital, se constituye una comisión especial. Tres son las principales alternativas que enfrenta dicha comisión: la primera, acceder a Campo de Mayo a través de los pueblos del Norte —Victoria, Bancalari y Pacheco— la segunda, construyendo el pavimento necesario al camino de Morón por Paso de Morales y tercera, la que efectivamente se materializó —"*aconsejada por el Departamento de Guerra*" [2]— es decir, la construcción de un desvío hacia la izquierda del camino de Morón a Hurlingham que siguiendo más o menos paralelamente la dirección de las vías férreas iba a acceder a Campo de Mayo por su sector de más alto nivel atravesando y sirviendo de nexo, al mismo tiempo, al núcleo de Bella Vista.

Este camino, en su tramo nuevo, que actualmente se denomina Gral. Pedro Díaz y Gaspar Campos (antes y después de atravesar el Río de la Reconquista en las jurisdicciones respectivas de los Partidos de Morón y Gral. Sarmiento) fué conocido por el nombre de "*Camino del Touring*", a causa de que el Touring Club Argentino contribuyó con un aporte para su realización. Mucho se argumentó a su favor diciendo que su trazado recorría zonas más altas que cualquier otro proyectado y que "*el camino abriría una vía permanente no inundable hacia Campo de Mayo que la mayor parte del año permanece aislado porque las aguas pluviales y los desbordes del río de Las Conchas cubren los caminos de Hurlingham y San Fernando*". [3]

Lo cierto es que para su construcción fué necesario terraplenar un trayecto equivalente al que demandaría el tradicional camino por Paso de Morales pero quienes así argumentaron eran parte sumamente interesada en que el pavimento se colocase sobre un nuevo itinerario que pasase por Bella Vista. Así las cosas, se construye un nuevo puente sobre el río de Las Conchas en 1916 y al año siguiente se habilita el nuevo camino "*macadanizado*" de poco más de 17 kilómetros que será exclusivo durante 10 años.

Al cabo de este período se pavimenta el tramo del camino entre Hurlingham y Morón que no forma parte del itinerario a Campo de Mayo, es decir hasta el desvío que este hacía directamente hacia Bella Vista. En ese encuentro vial va a comenzar a surgir —y sin duda como típico nucleamiento originado por el tránsito— lo que hoy se conoce por Villa Tessei la cual no entra en nuestra área pero con la cual mantiene una relación funcional y formal continua.

Por esta ruta, que había sido la primitiva y la única que contó con un servicio de transporte público, iba a circular otra vez como primicia, en 1929, una línea de ómnibus que unía Morón con el actual sitio conocido por "Kilómetro 18" —a causa de la estación terminal del servicio urbano principal del F.G.U.— y que entonces se identificaba por el nombre de "*Almacén de Natalín*" en el cruce de la futura ruta Devoto-Pilar, hoy Avenida Julio A. Roca y entonces Gral. Las Heras. Este servicio se prolongó, poco después, hasta Campo de Mayo donde a partir de 1924 se había comenzado la pavimentación de numerosos caminos internos. Uno de los aspectos más notables de este hecho es el de que por primera vez queda conectada Hurlingham con la cabecera de su partido, Morón, de la cual había estado virtualmente aislada por la falta de un transporte regular y adecuado, en tanto desde fines de siglo ya contaba con una excelente vinculación con la propia Capital. Este hecho explicaría, entre otros, el peculiar modo de crecimiento de Hurlingham, su personalidad y también la falta de asistencia por parte de las autoridades municipales que fue origen y razón de una activa y eficiente Comisión de Fomento que traducía una definitiva conciencia comunitaria.

Recién en 1932 se termina la construcción del camino de macadán que se conoció como ruta "Devoto-Pilar" y que va a bordear el límite Sudeste del Acantonamiento [4]. Este recorrido partía del encuentro de las calles Lope de Vega con Asunción y hoy de ambas con la Avenida Gral. Paz y atravesando Caseros y El Palomar cruzaría el Río de Las Conchas por un nuevo puente distante unos 500 metros del de Paso de Morales, permaneciendo siempre fuera de los límites de Campo de Mayo.

En la fecha que tratamos, esta ruta era oficialmente denominada Nº 9 y seguía por Pilar a Córdoba, vía Arrecifes, Pergamino, Rosario y posteriormente hasta La Quiaca [5]. Esto da una idea de la importancia que asumiría el tránsito por ella en tiempo en que el vehículo automotor era ya ampliamente usado.

Por ese entonces figuraba en los Planes de Vialidad Nacional el actual tramo de la Ruta Nacional Nº 8 que desde San Martín se dirige de modo directo hacia Campo de Mayo; el Camino de Cintura en su tramo desde Km. 24 (hoy José León Suárez) a Hurlingham; así como un camino —jamás realizado— que arrancando desde la estación Tropezón, del entonces tranvía rural, corría paralelo a sus vías hasta llegar al arroyo Morón —ya dentro de nuestra área de estudio— donde se unía con el camino de Cintura por un breve trecho siguiendo el borde Sudoeste del Acantonamiento, es decir, entre los campos del Hurlingham Club y del hoy Club Militar San Jorge, para terminar concluyendo con la otrora Ruta Devoto-Pilar y parte, a la vez, de la actual Ruta 201.

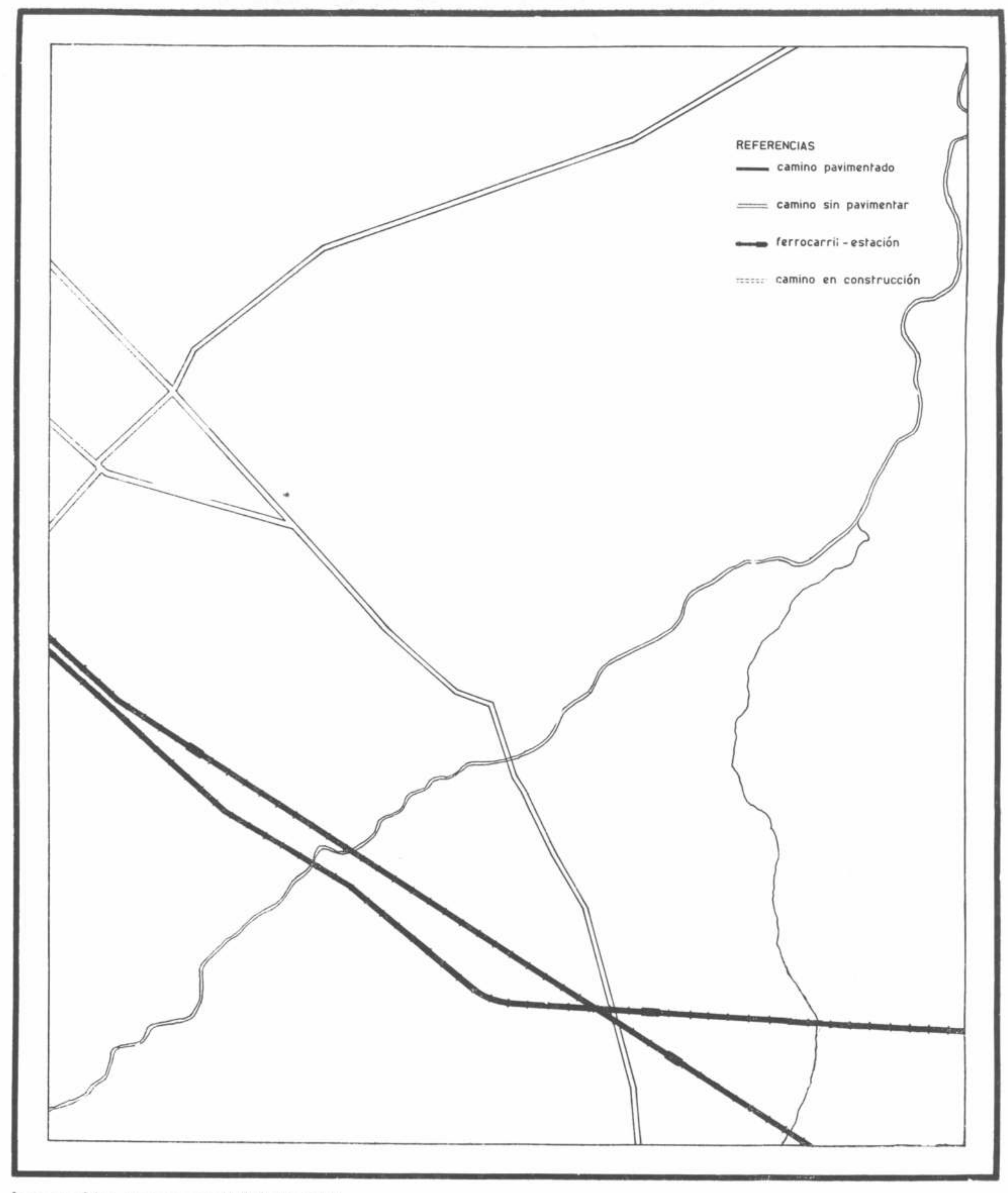
La idea, lamentablemente no concretada, era la de hacer pasar de soslayo el núcleo de Hurlingham a otra corriente de tránsito que procedía de la Capital o de sus más próximos y densos suburbios, en lugar de canalizar incorrectamente todo el tránsito proveniente del sudeste por la Avenida Roca que ya seccionaba en dos partes a una población desarrollada.

En cuanto al antiguo camino de San Fernando por Puente Bancalari y Don Torcuato que se dirigía a San Miguel, bordeando el costado Noroeste del Acantonamiento y que constituiría una tercer salida del mismo, ya en 1930 se había mejorado con una base de conchilla en su tramo desde San Miguel hasta el ángulo Oeste de Campo de Mayo pavimentándose íntegramente en 1933 con hormigón armado, sin rectificar el trayecto que limita dicho ángulo y conservándose ese inconveniente martillo que tiene arranque en un mal planteo del problema.

Por lo demás, entre 1925 y 1930 se hicieron obras de pavimentación vecinal tanto en Hurlingham como en Bella Vista, las que tuvieron un principio pintoresco como el caso de la calle Eduardo VII, en la primera de las localidades nombradas. El asfalto tuvo por motivo la visita del Príncipe de Gales el cual llegó a Hurlingham en un tren proveniente de Buenos Aires, debiendo luego recorrer el tramo de poco más de 400 metros que separaban la estación del Hurlingham Club del cual fué huésped de honor. La Comisión de Fomento local dispuso dicha pavimentación y "*construyó veredas de asfalto y carbonilla, colocando rosedales en las mismas*" [6] restos de algunos de los cuales aún hoy perduran.

En otros casos fueron establecimientos industriales los que realizaron por su cuenta extensas obras de pavimentación como la Destilería Mattaldi o la Fábrica "Good-Year" pero el grueso del pavimento en red de toda el área considerada, menester es señalarlo, se cumple hacia 1938 particularmente en Hurlingham.

Con respecto a la situación ferroviaria hacia este último año, hay que consignar —al igual que lo hicimos al referirnos a la condición vial— que los tendidos de líneas férreas que se advierten, en contraste



Los cambios en la accesibilidad: 1905

con el caso de 1905, tienen una historia relativamente lejana. En primer lugar, la línea del entonces Ferrocarril Córdoba —luego del Estado y hoy Gral. Belgrano— que daría lugar a la estación Don Tortuato, y más tarde a la Villa de Mayo, se construye inmediatamente después de aquella fecha. En 1914 se construye un ramal que había sido proyectado en relación al F.C.B.A.P. desde Bella Vista para cuya obra llegó a dictarse la expropiación de una faja de terrenos y aún existió otro proyecto de empalmar directamente Campo de Mayo con El Palomar. Estos dos planes fueron posteriormente dejados de lado y en 1931 se prolongó el tramo realizado, desde Km. 20 hasta la Escuela de Artillería e Ingeniería (7).

1963. — La situación actual de la accesibilidad, aunque ha cambiado sensiblemente en relación a las fases anteriores, acaso no revela consecuentemente el mucho mayor cambio operado en la ocupación de la tierra y en el paisaje. La transformación caminera es sin duda mucho menos perceptible que la de, por ejemplo, la edificación, de tal modo que —relativamente— el equipamiento vial es inferior a lo que lo era en 1938.

De cualquier modo es preciso anotar los cambios registrados, principalmente en lo vial: la prolongación desde San Martín de la actual Ruta Nacional Nº 8 a través del Acantonamiento de Campo de Mayo al que ingresa por la Puerta Nº 8 así como la pavimentación de una trocha de la Avenida Gaspar Campos desde el cruce con Senador Morón (calle que la vincula con la estación Bella Vista) hasta San Miguel y en tercer término la conclusión del tra-

mo faltante del Camino de Cintura, aparte de otras obras viales de interconexión.

En punto a la accesibilidad ferroviaria, debe consignarse el tendido de una línea interna en Campo de Mayo que desde su empalme en Don Torcuato sigue el límite N. O. del Acantonamiento paralelo al camino de San Fernando a San Miguel y se interna posteriormente hasta la Escuela de Suboficiales Sgto. Cabral. Este trayecto, que cuenta con varios apeaderos fué construído hacia 1947 y constituye la única novedad en su género en relación con 1938.

Asimismo, en materia caminera, no debe olvidarse la prosecución y completamiento de un plan de pavimentación dentro de Campo de Mayo, en particular el importante camino que es como un eje para todo el Acantonamiento y que, partiendo desde el Centro de Instrucción de Caballería sale a la Puerta Nº 7 sobre la estación de Don Torcuato.

CONCLUSIONES

Cuando se examina la red vial, sea urbana, suburbana o rural, en la región llana del país —es decir, la que no ofrece mayores determinantes naturales en su trazado— se advierte un zigzagueo, un recorrido tortuoso, una falta de rumbo general que puede describirse teniendo en cuenta sólo la situación existente pero que solo puede explicarse a la luz del proceso genético.

La antiguas huellas o caminos coloniales, trazados como rumbos en el mar, esto es, con una orientación definida pero con sinuosas alteraciones sobre la marcha, comenzaron a sufrir más, en su curso, por obra de factores humanos que por los naturales. Los límites de las propiedades, al cercarse primero con setos y luego con alambrados *"trasladaron"* los caminos fuera de su dominio. Siendo nuestro sistema de mensura implacable, por cuanto la llanura no difería sensiblemente del papel donde se efectuaban las subdivisiones, predominó —siguiendo la vieja tradición romana de la centuriación— una pauta de tipo ortogonal que vino a reemplazar el modelo original de estrechas suertes de tierras originadas sobre la orilla de un río y que se sucedían paralelamente entre ellas y, sobre todo, perpendiculares al curso de agua.

El sistema ortogonal trabado, que no en damero —sino excepcionalmente— produjo un mosaico parcelario en el que, aunque las directrices mantuvieron cierto rumbo fijo —el de los medio rumbos especialmente— las divisorias no fueron continuas sino que se desplazaron a uno u otro lado de un eje teórico, buscando formar diversas superficies.

No en todas, pero sólo a lo largo de esas divisorias se organizó la red de caminos. Mientras estos eran específicamente rurales y el automotor no había hecho su aparición, su funcionamiento, sin ser ideal, era aceptable. Pero cuando debióse, por fuerza mayor, trazar caminos colectores, que uniesen núcleos de población y que, incluso, formasen parte de rutas provinciales y nacionales, entonces, el planteo inicial exhibió todas sus desventajas. Lo que en un momento había sido dejado de lado —literalmente— como vía de circulación, tomó una importancia súbita y urgente. Aún entonces se estaba a tiempo de proceder a las rectificaciones necesarias apelando incluso a la expropiación o a otros sistemas más imaginativos, visto que el valor de la tierra y los intereses propietarios no eran demasiado inconmovibles. Poco fué lo que se hizo al respecto, la carencia de un poder administrador severo y la *"influencia"* de los propietarios contribuyeron de consumo para que se mantuviese el *'statu-quo"*.

Pronto hubieron de lamentarse, en ambas esferas, quienes procedían con propósitos constructivos pues ya había pasado el plazo para que las medidas de racionalización pudiesen operar sin resistencias insalvables.

En el caso tipo del área considerada, muchos fueron los factores que agravaron la situación. Aparte del malogrado entendimiento entre autoridades y propietarios, aún cuando aquellas exigieron y obtuvieron la cesión de ciertos anchos para calles, no prevaleció un criterio orgánico en la fijación de los mismos. Sobre todo, no se hizo provisión más que considerando las necesidades que el paso de las tropas demandaba y no se calculó la necesidad de accesibilidad que exigiría la ciudad de Buenos Aires de forma tal que en un momento dado —salvo pocas excepciones— todos los accesos a la Capital se realizaban por calles de ancho común.

Aún más, el crecimiento de los núcleos periféricos —por cuyo centro invariablemente atravesaba el camino principal— fue bloqueando toda posibilidad de ensanche, pues la edificación densificada y el sucesivo parcelamiento, obturaron económica y prácticamente toda solución de ese tipo.

En rigor nada hay de sorprendente en este proceso, visto que en términos generales se había producido análogamente dentro del perímetro capitalino. Allí, empero, la unidad jurisdiccional gravitó para que, en cierta medida, se hiciesen las reservas mínimas del caso. En cambio, en la periferia de la Ciudad, una suerte de *balcanización* municipal impidió que se coordinara el aspecto que tienen más en común las comunas, esto es: la red vial principal.

Los hechos que hemos recapitulado progresivamente desembocan en una situación que por su complejidad y problemático futuro obligan a hacer una serie de consideraciones de tipo valorativo. Una vez más la visión retrospectiva facilita la comprensión dinámica de la realidad y se trasmuta en visión proyectiva ya que es hipotético congelar el presente como una abstracción.

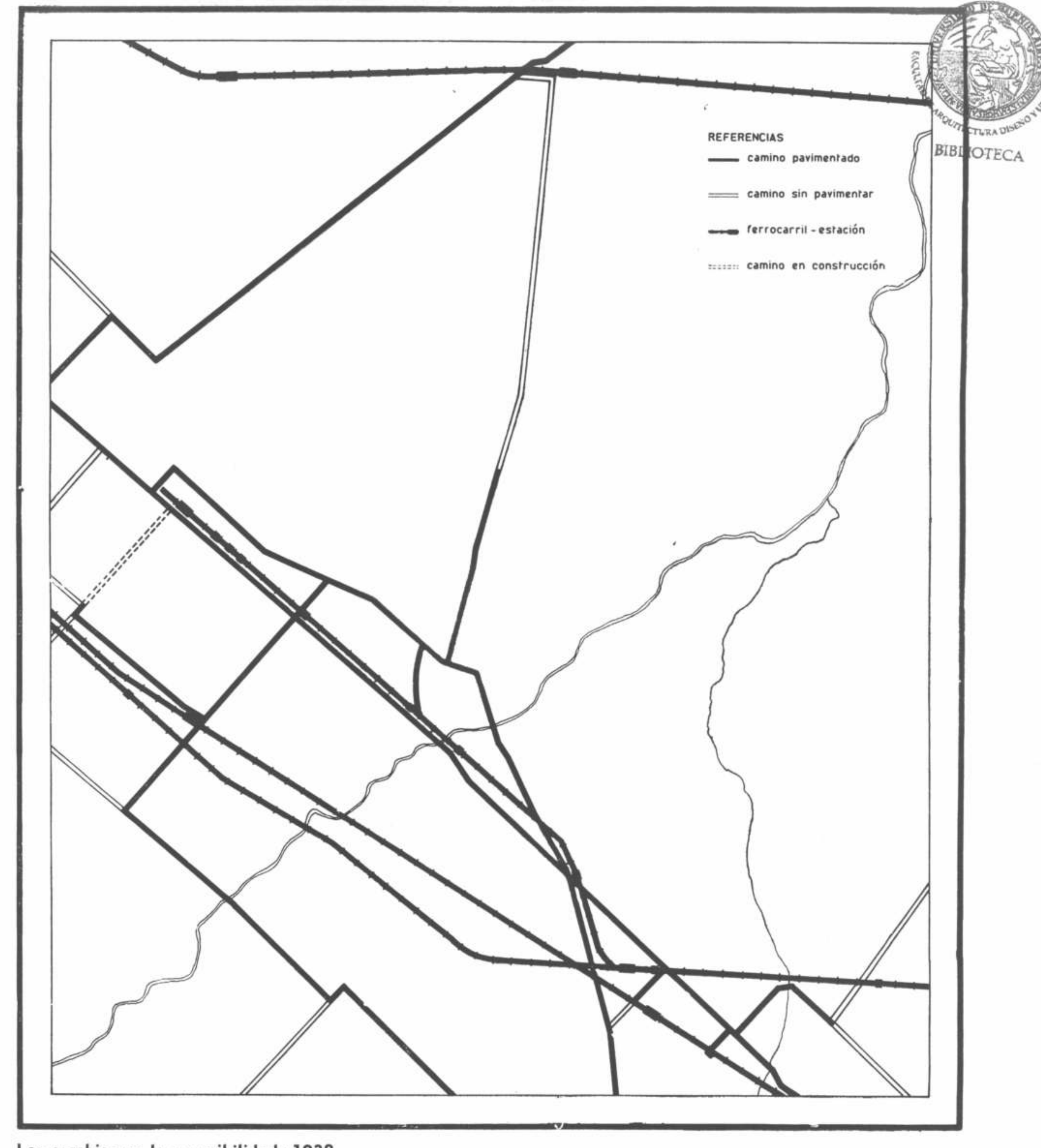
A través de todos los factores de desenvolvimiento que hemos analizado en este tema de la accesibilidad a un área que poco a poco va revelando su carácter individual y que se va interrelacionando con la región circulante, la pauta actual es, en cierto modo, la traducción en hechos de ciertas tendencias en potencia. A la vez, por su desarrollo espontáneo, significa la problematización de otras soluciones —no previstas anteriormente— pero que hoy se advierten como necesidades urgentes.

Así pues, es obvio que el intrincado nudo de comunicaciones que se produce en torno al centro de Hurlingham, donde dos líneas ferroviarias —una de ellas desdoblada— y dos rutas importantes se encuentran en una reducida porción de terreno y originan cruces y zigzagueos que ya ocasionan perjuicio en la fluidez del tránsito, hace posible pensar que desembocarán en un problema insoluble pronto.

El mal concebido *Camino de Cintura* —que enhebra núcleos en torno a Buenos Aires en lugar de soslayarlos— llega a Hurlingham y sale de él por rutas preexistentes, pero debe internarse en el núcleo para poder proseguir. Una política económica sólo ridículamente mezquina pudo haberse ahorrado la construcción de un *"bypass"* o derivación que evitase interferir y ser interferido por la aglomeración antedicha. Es curioso que la idea de *"cintura"* aplicada en relación a Buenos Aires no se haya repetido en escala menor en el caso de estos núcleos que ya en el momento de construirse presagiaban una densificación en sus áreas centrales que iba a significar una verdadera valla al camino anular.

En toda el área considerada podemos notar asimismo 3 ó 4 zigzags principales como los que describe el mencionado Camino de Cintura al ingresar en Hurlingham desde San Isidro; el que produce el camino Pedro Díaz en el lugar conocido por *"la Z"* o el que describe el camino de San Miguel a San Fernando sobre el ángulo N.O. de Campo de Mayo. Verdaderamente cuando se está en posesión de los datos que originan estos recodos es más fácil explicarse su existencia bien que acaso, más difícil entrar a justificarla. Por el contrario, sólo una carencia absoluta de sentido comunal tanto en el orden gubernativo como en el ciudadano puede haber ocasionado esas irregularidades que, si a alguien han beneficiado, lo han hecho en mínima medida en comparación con los inconvenientes que han creado al público en general. Menos justificable son aún, porque no tienen origen en hechos que se remontan en el pasado lejano —en cuyo caso la situación de facto podría considerarse un atenuante— sino que tienen lugar prácticamente en la misma época en que se adquiere una nueva conciencia caminera como consecuencia del automotor.

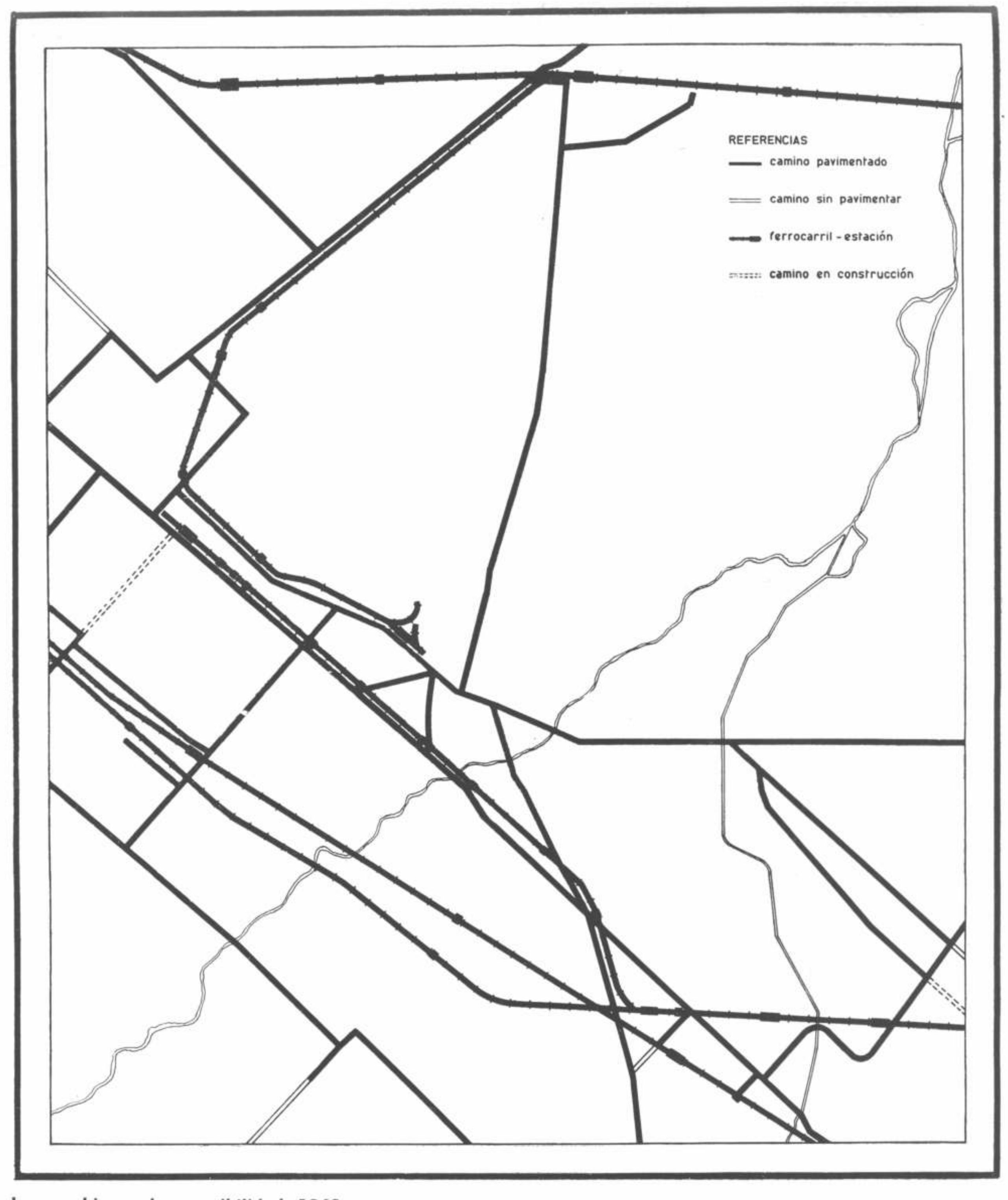
No es lícito invocar el argumento de que era difícil prever el crecimiento en áreas entonces tan lejanas de Buenos Aires como ésta. Esa falta de previsión tiene origen en un imperdonable desconocimiento del pasado inmediato que, entonces como ahora, enseñaba que la expansión metropolitana proseguía y proseguiría sin consideración a límites jurisdiccionales. Acaso la fijación de un perímetro a la Capital fué motivo para que no se advirtiese que la rea-



Los cambios en la accesibilidad: 1938

lidad no se desenvolvía en un terreno coincidente con la teoría legal. Si, a fines de siglo, Flores y Belgrano quedaron conurbanos con Buenos Aires, ¿porqué no acontecería pronto lo mismo con Vicente López, San Martín o Avellaneda? Podría agradecerse que tal vez los hombres del 80 no fueron los que carecieron de perspectiva sino más bien las generaciones subsiguientes que por falta de sentido creador se quedaron con las fórmulas intactas en lugar de ir renovándolas sobre la marcha. De otro modo ya haría tiempo que el Gran Buenos Aires formaría una unidad federativa de municipios y existiría una base insustituible para poder implementar una política del planeamiento que consiste en un repertorio de fórmulas comunes aplicables a cualquier división metropolitana, pues la esencia del problema es absolutamente común a los distintos partidos que la integran.

Otro aspecto de la cuestión —uno todavía más común a todo el Gran Buenos Aires— es el de la red vial vecinal, la cual ha sido resuelta, si así podemos decir, de la manera más empírica posible, aunque esta *empirie* ha sido totalmente estéril aun en el aprendizaje de las lecciones que se reciben "a posteriori". Donde el amanzanamiento no fue una simple prolongación de las directrices dadas por la Capital, se recreó el sistema. Para zonas de densidades absolutamente dispares se adoptaron anchos de calles idénticos y, más aún, técnicas de pavimentación igualmente costosas donde no era menester. La falta de discriminación de la red vial, esto es la diferenciación entre accesos y circulaciones totalmente contradictorias como avenidas de ancho exagerado en plena zo-



Los cambios en la accesibilidad: 1963

na residencial (ejemplo: Avenida Francia en Bella Vista) o calles de ancho standard que son parte de una ruta principal (ejemplo: calle Eduardo VII° que es la que canaliza el tránsito del Camino de Cintura dentro de Hurlingham). Una excepción digna de tenerse en cuenta sobre todo por su precedencia, es la calle Solís, en Hurlingham, que acorde con su carácter netamente vecinal, en un sector de densidad baja, tiene una calzada de hormigón de sólo seis metros de ancho, con banquinas de césped, en lugar del ancho standard de 9 m y el consabido *"cordón"* que, para algunos vecinos es un símbolo de prestigio.

En términos generales, y con propósitos meramente orientadores para el lector, es necesario quizá dar algunos de los criterios básicos que deberían seguirse para impedir, al menos, que los problemas de accesibilidad no se agraven más en el área. Existe, en primer término, la posibilidad de derivar el Camino de Cintura fuera del centro de Hurlingham a condición de atravesar un extremo del Colegio Militar de superficie despreciable y empalmar con la obra futura de entubamiento del Arroyo Morón, sobre la cual está proyectada la construcción de una avenida. De esta forma el Camino de Cintura evitaría el centro de Hurlingham a la vez que en el cruce con la ruta 201 se podría crear un rond-point.

La única solución practicable para evitar el sinnúmero de pasos a nivel que crea el F. C. Gral. Urquiza en Hurlingham y que no ocasionaría grandes erogaciones sería el traslado de la estación terminal del servicio interurbano de Km. 18 a un sitio intermedio entre Rubén Darío y Pa-

rada Podestá, con lo cual el tránsito de trenes más allá de la primera de las nombradas sería sólo ocasional y no entorpecería exageradamente el tránsito automotor. Asimismo es factible pensar que pronto Campo de Mayo podría prescindir de su ramal ferroviario a cargo de la misma empresa, visto que cuenta con otro más importante y funcional como es el del F. C. Belgrano, con lo cual se podría evitar totalmente el cruce de la Ruta 201.

Con relación a los cruces del F. C. San Martín, aunque no es pensable todavía la construcción de pasos a alto nivel —al menos uno— en la derivación del Camino de Cintura traería de suyo un gran descongestionamiento en la barrera de la estación que es actualmente el peor punto.

La accesibilidad a Bella Vista se vería beneficiada mediante la prosecución de la otra trocha de la Avenida Gaspar Campos. El resto de los problemas de este sector se aliviarían instalando nuevos accesos transversales desde la mencionada Gaspar Campos y la Ruta 8, siempre que se practique una elección cuidadosa y se ejecuten obras de pavimentación acordes con tal función de colectoras del sector residencial, dejando el resto de la red vecinal en un carácter de red interna.

Bella Vista presenta, con motivo de haberse ideado originalmente como colonia, un sector en el que el amanzanamiento excede las proposiciones de la manzana urbana tipo. Existe el riesgo —ya probado— de que al procederse a subdividir en fracciones menores antiguas propiedades se abren nuevas calles que reproducen en forma de submúltiplo la trama básica en cuadrícula. Aún se está a tiempo de impedir esta aberración que complicaría inútilmente la red vial interna —sin mencionar otros inconvenientes del más diverso tipo— proponiendo o aceptando trazados más imaginativos como circuitos internos o *cul-de-sac* dentro de estas supermanzanas. Al respecto, corresponde reflexionar que si la dimensión de estos islotes no es compatible con el uso que se le da a esa tierra tampoco es lógico utilizar la receta obsoleta de la manzana creada cuando no había autos.

Cabe agregar y no como mera reflexión, sino como importante advertencia, que estos comentarios no tienen otro objeto que el de contribuir mejor a ilustrar la condición existente en lo descripto.

En plan de buscar soluciones integrales a los problemas circulatorios debe insistirse en la importancia capital de la zonificación. Generalmente se consideran los asuntos de vialidad y tránsito como si estuvieran despegados del contexto en que se desarrollan, como si los automotores circulasen sin relación de origen y destino y como si estos puntos no tuviesen una explicación fija. La verdad es que el transporte de personas y mercancías obedece a una lógica infalible: parte de un punto y se dirige a una meta, buscando los menores recorridos, o los menores tiempos. De tal manera, no es con paliativos tales como la señalización luminosa, el ensanche de calzadas e incluso las obras de arte caminero que se llega al fondo de la cuestión sino atendiendo esa relación *origen-destino* que esta íntimamente ligada a la localización concreta de las actividades urbanas y que solo puede controlarse con la zonificación del uso del suelo que es la verdadera causal de la circulación.

Entiéndase, entonces, que si hemos atisbado algunas soluciones de emergencia no ha sido con otro objeto que el de puntualizar mejor las características de la situación actual, a través de algunos matices negativos de la evolución de la accesibilidad operada espontáneamente. •

1. Construido por Adolfo Sourdeaux en 1869.

2. Ballester, Rodolfo E.: *El Camino a Campo de Mayo: consideraciones sobre su trazado*, en *La Ingeniería*, año XVIII, tomo 23, número 397.

3. Munzon, Eduardo I.: O. C., p. 413, nota de la Unión Comunal de Vecinos de Bella Vista fechada en 1914.

4. Ejército Argentino: O. C., p. 388.

5. *La Prensa*, 25 de Mayo de 1937 (sección IIIª): Principales caminos que salen de la Ciudad de Buenos Aires con su correspondiente numeración oficial. Plano ejecutado especialmente para "La Prensa" con datos suministrados por las Direcciones de Vialidad de la Nación y Pcia. de Buenos Aires.

6. Cornejo Elizalde, Héctor Javier: *Historia de Hurlingham* (folleto), 1954.

7. Ejército Argentino: O. C., p. 220.

Una cáscara de doble curvatura ejecutada por el ingeniero Atilio D. Gallo para el club Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires hace ya veinticuatro años.

Las cáscaras son estructuras muy delgadas y de gran superficie, muy apropiadas para la construcción de techos, o sea la parte más importante de ciertas obras arquitectónicas donde el abrigo de la intemperie es primordial. Tal es el caso de edificios industriales o deportivos que, además de poseer una gran extensión, necesitan un amplio espacio libre de obstáculos (o sea de columnas o pilares de apoyo).

El material más apropiado es, sin duda, el hormigón armado, pues espesores de 5 cm permiten construir cáscaras que cubren 1000 m² o más sin apoyos intermedios. Pero también la madera laminada, el acero en chapas o el aluminio permiten realizar obras de este tipo. Las superficies son de simple o doble curvatura y con los procedimientos que la técnica actual ha desarrollado, podemos decir que cualquier superficie curvada puede materializarse con poco espesor para constituir una estructura de este tipo.

Se debe al ingeniero Dischinger la construcción de la primera cáscara de hormigón armado en forma de casquete esférico, destinada a un planetario en Jena (Alemania), realizada en el año 1925. Desde entonces las cáscaras (*shell* en inglés, *schale* en alemán) fueron patentadas en todo el mundo con la denominación de "bóvedas Zeiss-Dywidag". En nuestro país la patente expiró en 1940, no habiéndose contruido con este sistema más que dos obras: una fábrica de municiones en Córdoba y la cúpula de la Naval Militar de Río Santiago (35 x 35 m), ambas de simple curvatura

Corresponde al ingeniero argentino Atilio Gallo el mérito de haber construido en nuestro país las primeras cáscaras de doble curvatura destinadas a techar un espacio para canchas de bochas en el Club Tiro a Segno en Palomar (provincia de Buenos Aires), en el año 1941 ([1]).

El deporte de las bochas, muy popular en la Argentina, es similar al de bolos en USA y consiste en arrojar bochas de madera en canchas absolutamente planas de 4 x 25 m, tanto en forma rasante como por elevación. La protección de las canchas y la de los jugadores de las inclemencias del tiempo obligó a techarlas. Dos cáscaras de 12,50 x 27,50 m cada una cubrían cuatro canchas en el proyecto del ingeniero Gallo, realizado en el club mencionado. Solamente el techo constituyó toda la obra pues no fueron necesarios cerramientos laterales, en beneficio de la economía y las delicias del aire libre

Así, arquitectura y construcción formaron un todo adaptado a la función de cubrir un área deportiva. La forma fue el resultado de una búsqueda para satisfacer económicamente una necesidad de los *bocheros*.

Fue elegida una *superficie de traslación*, engendrada por el desplazamiento de una semielipse de plano vertical paralelamente a sí misma, apoyándose en un arco de circunferencia también vertical cuyo plano es normal al de la elipse (f1).

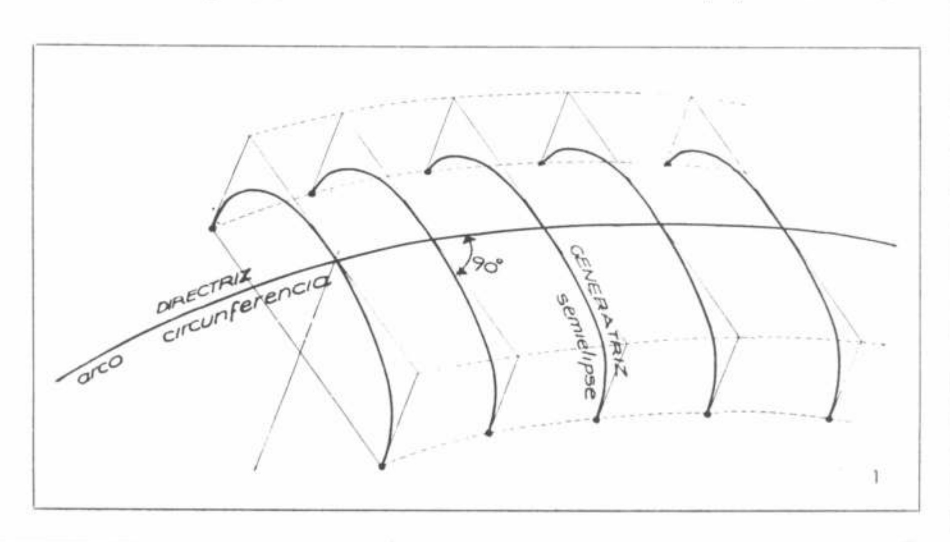
La cáscara se apoya en dos tímpanos extremos y éstos a su vez en cuatro columnas esquineras. Lateralmente dos canaletas en arco de circunferencia recogen las aguas pluviales y forman como dos tímpanos secundarios que dan rigidez al conjunto

En 1942, el Club Municipalidad de la Capital Federal (Avenida del Libertador y Republiquetas) encomendó al mismo profesional la construcción de un único techo para cubrir cuatro canchas de bochas, pero esta vez con cerramientos laterales, servicios sanitarios y dependencias, utilizando la misma solución constructiva con una sola variante: en vez de dos cáscaras en serie, se construirían dos en paralelo con un espacio de 2,50 m entre ellas, con el objeto de permitir la colocación de tribunas para espectadores (f2).

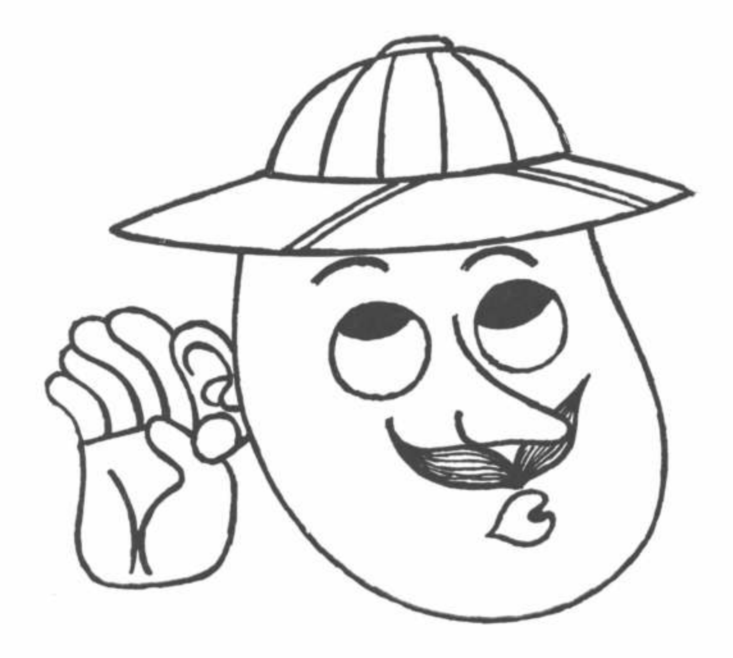
No hay nunca dos obras iguales y las características del terreno son siempre distintas. En el Club Municipalidad, el terreno próximo al Río de la Plata no es apto para fundar estructuras y por este motivo las bases de columnas se asentaron sobre *pozos romanos* excavados hasta la tosca y rellenados con hormigón pobre. En cambio la mampostería perimetral, por una economía mal entendida, se fundó a 1 m de profundidad y se cometió el error de apoyar en aquella los bordes extremos de las dos cáscaras, sin otros tímpanos secundarios o arcos con tensor, indudablemente necesarios

No pasó mucho tiempo hasta que el asentamiento de la mampostería dejó a las cáscaras sin apoyo lateral, lo cual trajo deformaciones elásticas en ambos bordes y fisuras en la proximidad de las columnas. Es digno de mención que esta falla no puso en peligro la estabilidad de la estructura, la cual, debido a su doble curvatura, pudo soportar esfuerzos internos muy superiores a los calculados. Piense el lector en esa superficie de 27,50 x 27,50 m sin apoyos intermedios, con un espesor tan escaso de 5 cm, construida en 1942, época en que las cáscaras eran algo misterioso pues sus justificaciones matemáticas y estáticas eran celosamente guardadas por pocos ingenieros alemanes detrás de una cortina de ecuaciones diferenciales.

Actualmente, la determinación de las tensiones internas no difiere esencialmente de las cáscaras en forma paraboloide elíptico. Por regla general las tensiones internas son compresiones en dos direcciones perpendiculares en el



AMERICA



¿Oye Ud. el llamado del cemento blanco?

¿Está desasosegado, inquieto, después de escuchar el llamado del Cemento Pórtland Blanco Huincan?

Específicamente, si usted es Profesional de la Construcción, ¿ha sentido bullir su cabeza ante las posibilidades arquitectónicas que ahora se le ofrecen, con detalles estructurales exteriores de Cemento Pórtland Blanco Huincan, con toda su verdad constructiva a la vista?

Y si usted tiene algo que ver con obras viales, ya se estará dando cuenta de todo lo que se puede hacer en materia de señalización, con este cemento blanco estructural y posible de premoldear.

Pero si usted siente sobre todo el llamado de la belleza en los interiores, exíjale a su mosaísta el brillo de El Buen Mosaico, que él sabe fabricar tan bien con el clásico Cemento Blanco Pingüino. (Le aseguramos que nuestra responsable publicidad dice lo cierto: el mosaico es superior por su capa superior, formada por buenos granulados y Cemento Blanco Pingüino).

Por más que queramos ser modestos, no hay la menor duda de que en Iggam entendemos un poco de Cemento Blanco. Nos encantaría ponernos en contacto con usted y contestar su muy sesuda pregunta, que puede ser de posibilidades y ventajas técnicas o de conveniencias ...mmmm... económicas (En este siglo tan materialista ya no resulta grosero hablar de dinero, verdad?). Esperamos su consulta.

CEMENTO PORTLAND BLANCO HUINCAN

CEMENTO BLANCO PINGÜINO

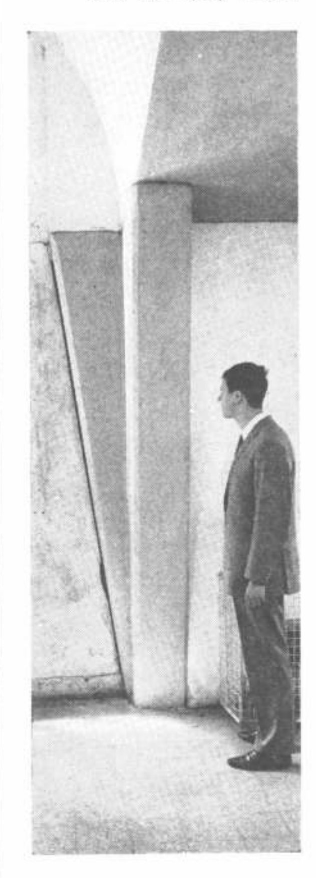


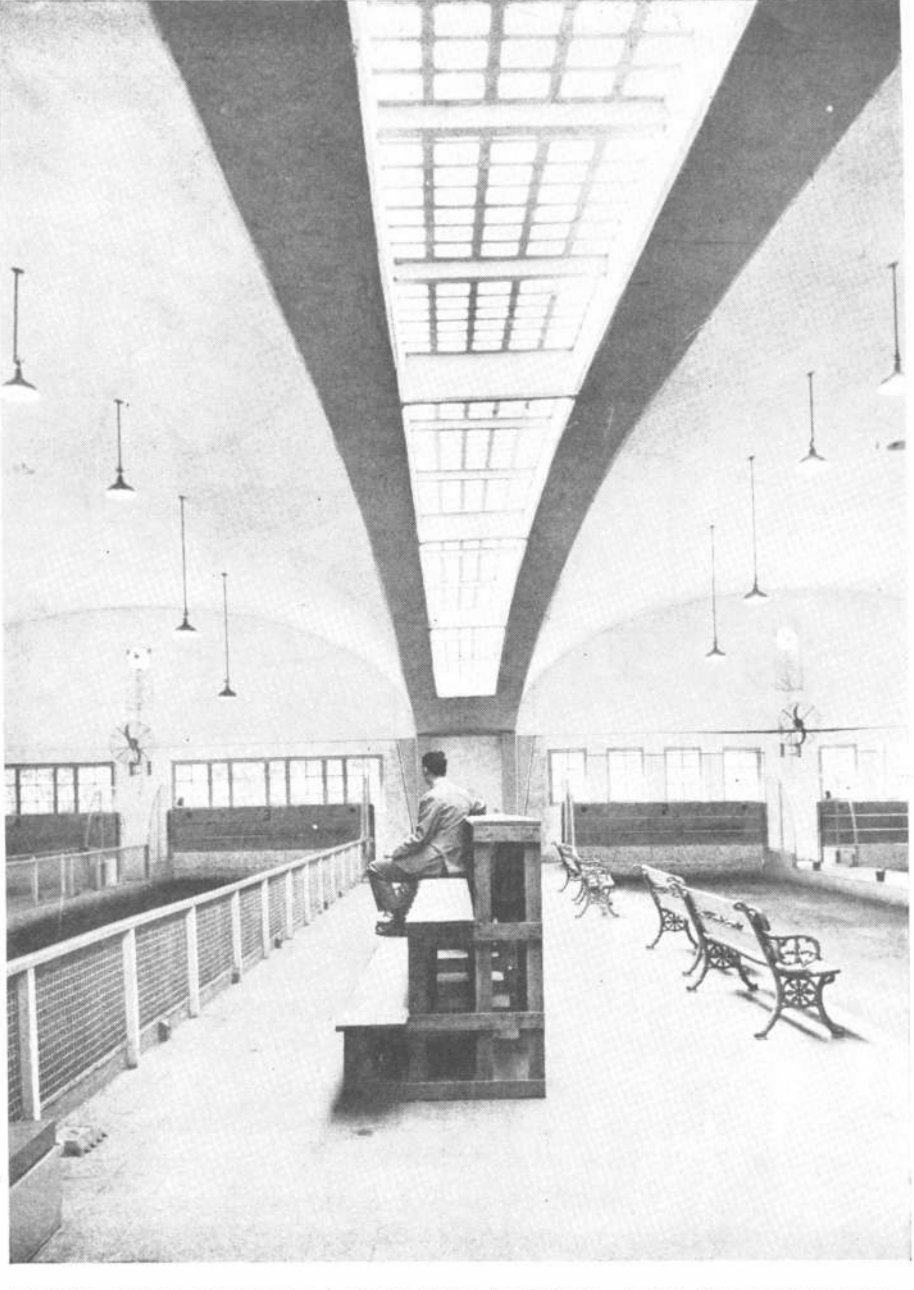
IGGAM S.A.I. DEFENSA 1220 . 34-5531 BUENOS AIRES

SUCURSALES Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

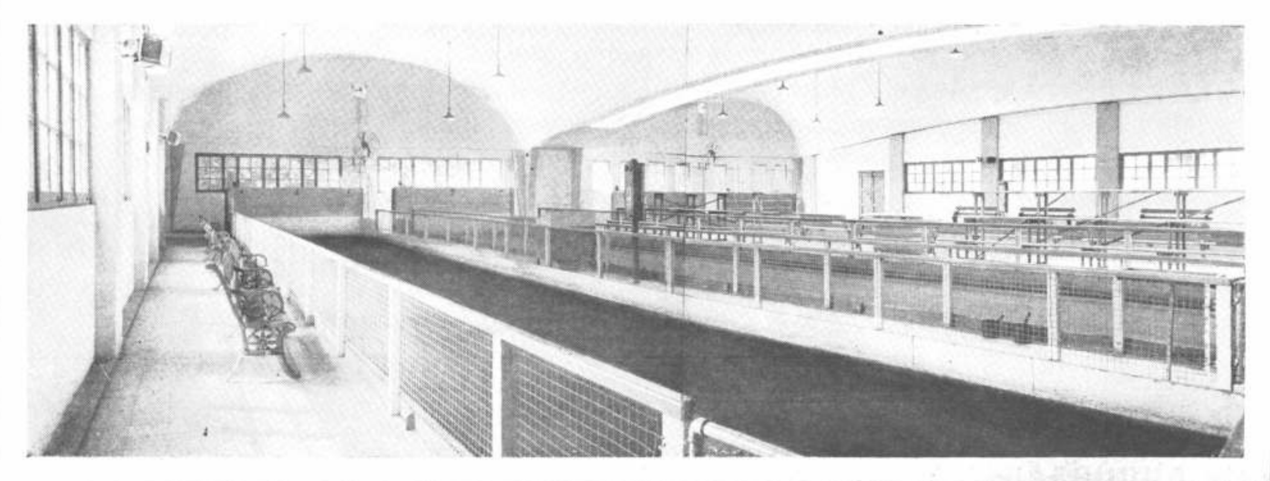
Una cáscara de doble curvatura, quizá la primera en el país, realizada por el ingeniero Atilio D. Gallo en el año 1942 para el club Municipalidad de Buenos Aires.

fotos de Lepley (1965)





Izquierda: columna esquinera en L donde apoyan los tímpanos. Arriba: lámina cilíndrica perforada que permite iluminación cenital (al fondo, tímpanos extremos con borde superior elíptico). Abajo: vista panorámica de las canchas de bochas cubiertas con las dos cáscaras de doble curvatura colocadas en paralelo.



centro de la bóveda y tracciones y compresiones normales entre sí (inclinadas a 45° respecto a los bordes) en la proximidad de los apoyos. Es en estos lugares que las armaduras de hierro son más importantes pues toda la parte central comprimida no requiere más que una doble malla liviana para soportar esfuerzos secundarios.

Una cáscara de traslación de doble curvatura que cubre una planta rectangular requiere siempre la presencia de los cuatro tímpanos, sean éstos placas monolíticas o bien otro tipo de placa perforada pero rígida, pudiendo ser reemplazados por vigas de borde en arco con tensores.

El encofrado es siempre el *niño terrible* dentro de la familia del hormigón armado, especialmente si las superficies son de doble curvatura. En este caso se resolvió mediante el empleo de estos elementos: a) puntales 3 x 3"; b) cerchas transversales de borde semi-elíptico, construídas con tablas 1 x 6" recortadas, colocando una cimbra cada 2 m en la posición de otras tantas generatrices; c) correas de 2 x 3" cada 0,90 m apoyadas en las cerchas formando con sus bordes las directrices: d) entablonado de ½" paralelo a las cerchas, es decir curvando las tablas que se clavaron a las correas.

Fue necesario utilizar tablas delgadas (½") para poder curvarlas y clavarlas. A pesar de la incredulidad del capataz, las tablas pudieron soportar sin deformarse el peso de las armaduras, del hormigón y de los obreros: milagros de la curvatura.

Se encofró solamente la primera cáscara y después del fragüe se recuperaron todos los elementos para encofrar la segunda de la misma manera. La franja intermedia es una lámina cilíndrica perforada para permitir su iluminación cenital; no ofreció mayores dificultades.

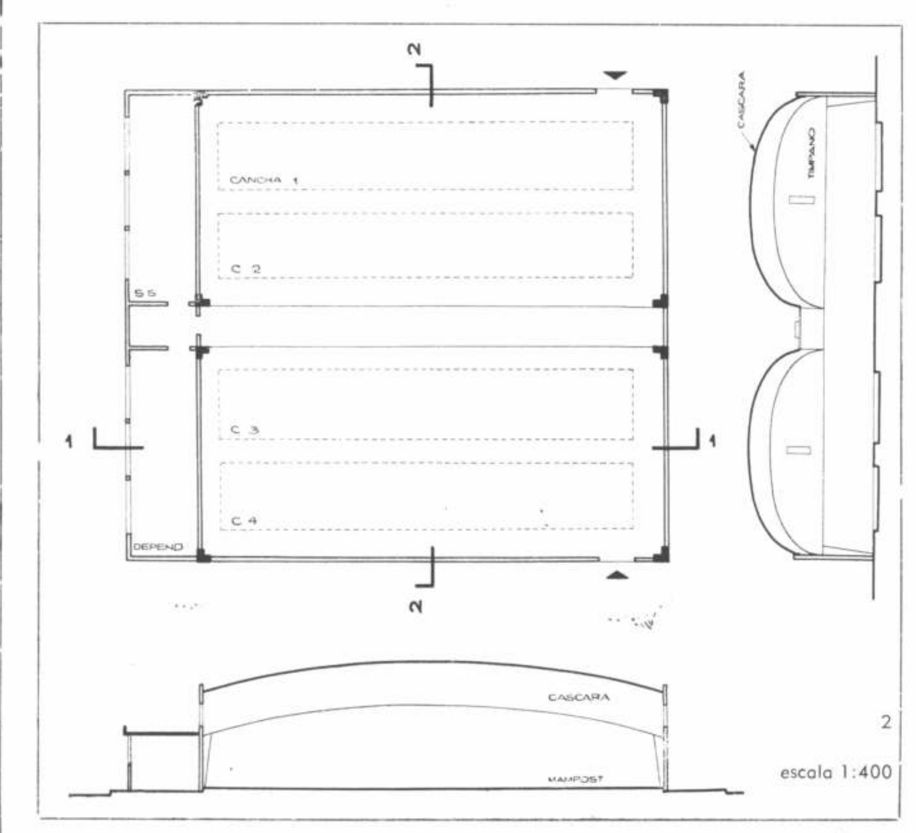
Los tímpanos extremos no son otra cosa que tabiques portantes de 0,15 m de espesor y se construyeron en la forma habitual con doble encofrado y separadores de hormigón.

¿Es ésta una obra de arquitectura moderna? Indudablemente que lo es. Fue creada como una solución armónica y técnica de un problema constructivo, sin pensar más que en la creación de un espacio. Su forma externa está dominada por las dos cáscaras gemelas que no obedecen a un capricho formal sino a una necesidad funcional. El espacio interior, que solamente se puede apreciar al estar en él y no por dibujos ni fotografías, impresiona favorablemente por sus proporciones y la plasticidad de la forma en planta cuadrada. Al llenarse de público y espectadores se llega a comprender que arquitectura moderna es algo que no se puede expresar gráficamente sino con múltiples sensaciones personales al vivir en ella.

Tratándose de una obra "primitiva", contiene los aciertos y los errores que encierran la experiencia y señalan el camino de otras obras de mayor envergadura. Tal vez su mayor mérito sea su ingenuidad. ●

ESTEBAN LARUCCIA

1. Véase la publicación del Instituto del Cemento Portland Argentino "Bóvedas Cáscaras". 1943



Franqueo Pagado
Concesión Nº 291
Correo Central

LA TECNICA IMPRESORA S.A.C.I.